NUOVI INCENTIVI QUANTO VALGONO E COME OTTENERLI

auto

MENSILE - MARZO - 5 EURO (ITALY ONLY) - www.auto.it



I NOSTRI EVENTI
Dove guidare le sette vetture finaliste

LANCIA YPSILON
IL GRANDE RITORNO





VISTE & PROVATE
BMW Serie 5 520d MSport – Toyota C-HR HEV 2.0 AWD-i GR Sport
Renault Espace 1.2 E-Tech Esprit Alpine – Alfa Giulia Quadrifoglio 520 cv
Aston Martin Vantage – Audi RS 6 Avant GT – Škoda Scala e Kamiq
Ford Kuga Restyling – Porsche Macan e Taycan – BYD Seal U – Omoda E5



Autonomia di 600 km e motori fino a 639 cv per la nuova Porsche Macan elettrica

MERCEDES CLE COUPÉ
Eleganza e potenza con la AMG da 449 cv



VOLKSWAGEN GOLF 50 ANNI
Un restyling per l'anniversario





Audi Financial Services finanzia la vostra Audi.

Audi SQ8 TFSI. Consumo di carburante (l/100 km) ciclo combinato (WLTP): 12,0 - 12,8.
Emissioni CO_2 (g/km) ciclo combinato (WLTP): 273 - 291.

I valori indicativi relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO_2 e/o, in caso di modello ibrido plug-in, al consumo di energia elettrica, sono rilevati dal Costruttore in base al metodo di omologazione WLTP (Regolamento UE 2017/1151 e successive modifiche e integrazioni). I valori di emissioni CO_2 nel ciclo combinato sono rilevanti ai fini della verifica dell'eventuale applicazione della Ecotassa/Ecobonus, e relativo calcolo. Eventuali equipaggiamenti e accessori aggiuntivi, lo stile di guida e altri fattori non tecnici, possono modificare i predetti valori. Per ulteriori informazioni sui predetti valori, vi invitiamo a rivolgervi alle Concessionarie Audi e a consultare il sito audi.it. È disponibile gratuitamente presso ogni Concessionaria una guida relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO_2, che riporta i valori inerenti a tutti i nuovi modelli di veicoli.


È L'INIZIO
DI UNA NUOVA
LIBERTÀ
100% energia green
100% innovazione
100 stazioni di ricarica
in autostrada
Presenti anche a Milano
Linate e Malpensa
Scopri di più
su freeto-x.it
100
FREETO X



L'ATTESA DANNOSA

L'ITALIA PUÒ TORNARE PROTAGONISTA NEL MERCATO DELL'AUTO?

È decisamente un periodo complesso quello che sta attraversando il settore dell'automotive italiano, ma anche europeo. Limite dei 30 chilometri all'ora a Bologna, che non ha trovato proprio tutti d'accordo e che forse serve solo per fare cassa al Comune; i nuovi incentivi presentati, ma che andranno in vigore con tempi burocratici da Prima Repubblica e che in pratica fermano il mercato; un "botta e risposta" tra il Ministro Urso e Carlos Tavares, AD di Stellantis, che finisce con la messa in cassa integrazione per due mesi dei lavoratori dello stabilimento di Mirafiori; in ultimo, anche una ventilata, e poi parrebbe smentita, fusione tra Stellantis e Renault.
Insomma i temi, o meglio i problemi, che "bollono in pentola" sono tanti e molto delicati. In questo numero, con il contributo anche dei nostri opinionisti li affrontiamo tutti, ma permettetemi di esporvi il mio punto di vista. Partiamo dai nuovi incentivi. Finalmente il Governo ha capito, lo avevamo proposto all'ex Ministro Cingolani due anni fa che concordava, che è importante svecchiare il nostro parco circolante incentivando la rottamazione delle vetture da Euro 0 a Euro 5. Ma guardando la tabella degli incentivi alcuni dubbi sorgono spontanei, soprattutto relativamente all'ISEE. Non so quante persone che hanno un ISEE inferiore a 30.000 euro annui e possiedono una vettura Euro 1 la rottameranno per acquistare un'auto elettrica. Forse è più facile che accedano agli incentivi per l'acquisto di un modello usato. Questa scelta di incentivare comunque l'elettrico, anche per chi ha redditi bassi, la vedo più una decisione ideologica che pratica, e sembra fatta proprio per accontentare una parte politica green, e qualche Costruttore.
Il problema comunque è legato ai tempi di entrata in vigore di questi nuovi incentivi, si parla di metà marzo o addirittura più avanti. Questa lentezza burocratica ha bloccato il mercato, che come abbiamo visto a gennaio ha avuto luci e ombre. Se la crescita è stata del 10% il crollo delle auto elettriche è stato pesante, e si è verificato quanto già accaduto alla fine dello scorso anno in altri Paesi europei; senza incentivi le BEV non si vendono. Ma in questo interregno si rischia che non si vendano nemmeno le altre vetture. E come mi ha detto in un incontro un AD di una Casa auto: «*...in questo mese cosa vendo? Quali vetture ordino? E come faccio a spiegare questa situazione all'head quarter*?».
Il CEO di Stellantis, Carlos Tavares, ha chiaramente detto che senza incentivi non si vendono le vetture elettriche che il suo Gruppo sta realizzando e lanciando. Ma il vero problema è che l'Italia ha perso da alcuni anni il treno dell'automotive inteso come produzione. Se guardiamo i dati siamo all'ottavo posto dietro a Germania, Spagna, Repubblica Ceca, Francia, Slovacchia, Regno Unito e Romania. E bisogna anche tenere conto dell'arrivo delle Case cinesi che stanno entrando sul mercato del Vecchio Continente creando non pochi problemi ai brand tradizionali. Anche perché ad oggi le vetture elettriche non hanno ancora una redditività per i player europei come quelle endotermiche e quindi cercano di fare sempre più economie di scala o di produrre in Paesi dove hanno vantaggi migliori. Il nostro Governo deve quindi capire che proseguendo su questa linea rischiamo di arretrare ulteriormente in classifica. *a*

I NUOVI INCENTIVI DEL GOVERNO RISPECCHIANO LE ESIGENZE DEGLI UTENTI ANCHE SE ALCUNE SCELTE SONO POLITICHE E NON PRATICHE



NUOVO **TOYOTA C-HR**



OGNI SCELTA CONTA

Vivi la libertà del Full Hybrid o scopri l’energia del Plug-in Hybrid.
A te la scelta.

FINALISTA AUTO DELL’ANNO 2024.



Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori informazioni su toyota.it. Immagine vettura indicativa.
Valori massimi WLTP riferiti a Nuovo Toyota C-HR: consumo combinato 5,1 l/100 km, emissioni CO_2 115 g/km, emissioni NOx 0,003 g/km (WLTP - Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure ai sensi del Regolamento UE 2017/1151).





03 — 2024

Questo numero di Auto
è stato chiuso in redazione
Martedì 6 febbraio 2024
il prossimo numero
sarà in edicola
Venerdì 15 marzo 2024

AUDI RS 6 AVANT GT
PAGINA 46



auto
Direttore Responsabile
Andrea BRAMBILLA
a.brambilla@contieditore.it
www.auto.it
Corriere dello Sport STADIO
SEMPLICEMENTE PASSIONE

Auto è l'organizzatore italiano
del premio dell'AUTO dell'ANNO



www.caroftheyear.org

Digital
Lorenzo LUCIDI
l.lucidi@sportnetwork.it

Federica SCANO
f.scano@sportnetwork.it

Progetto grafico
Akimudi



Alberto SABBATINI
a.sabbatini@auto-at.it

Centro Prove
PISTA DI BALOCCO

Rilevamenti strumentali
Matteo MILANI
Mirco BUFFAGNI

Logistica
Claudio GALAZZI

Segreteria
segreteria@contieditore.it
06 4992285 - 06 4992390

Immagini e illustrazioni
Domenico FUGGIANO
GETTY IMAGES

SOMMARIO
MARZO 2024





BYD SEAL U
PAGINA 86

Corriere dello Sport

Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma
e-mail: laposta@auto-at.it

Redazione ▶ Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma
Registrazione ▶ Tribunale di Roma n. 12/2024 (29/1/2024)
Stampa ▶ Poligrafici Il Borgo S.r.l.
Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel 051.6034001
Distribuzione esclusiva in Italia e all'estero:
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l.,
20090 Segrate (MI)
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero ▼



Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Tel. 02 34 96 21 - Fax 02 34 96 24 50
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401

Abbonamenti ▶ Direct Channel S.p.A.
Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti: store.contieditore.it
Tel. 06 49 92 334 - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: abbonamenticartacei@contieditore.it

Prezzi Abbonamenti ▶ Italia annuale 40,00 €
Estero annuale 40,00 € più spese di Spedizione:
Zona 1 84,00€; Resto del Mondo 120,00€

Copie Arretrate ▶ disponibili dal 2021 in poi,
al prezzo di copertina del numero richiesto più spese
di spedizione con corriere espresso.
Tel. 06 49 92 347 - e-mail: arretrati@contieditore.it

BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE - In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la CDS S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: CDS S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma, tel. 06 4992285 - 06 4992390.

Responsabile del trattamento dati
(Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003)
Andrea Brambilla


Periodico associato alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali


Certificato ADS n.8987 del 06/04/2022
ISSN: 1122 167X



di **MICHELE SALVATORE**

ECOBONUS 2024: PIÙ FONDI E QUALCHE INCERTEZZA

Il Governo ha rifinanziato gli incentivi con una cifra che sfiora il miliardo di euro, ma la burocrazia ne rallenta l'entrata in vigore. Intanto Governo e Stellantis litigano e parte la cassa integrazione



Il cambiamento di rotta sugli incentivi, largamente annunciato e anticipato nei mesi scorsi, è avvenuto. Dal Tavolo Automotive voluto dal Ministro Urso, tenuto il 1° febbraio presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, è stato ufficializzato il nuovo programma Ecobonus 2024. Il piano del sostegno statale all'acquisto di veicoli nuovi e usati meno inquinanti, può contare su maggiori risorse grazie ai 330 milioni di euro non utilizzati nel 2022, più altri 10 avanzati dal 2023, che si andranno a sommare ai 610 già stanziati per un totale di 950 milioni di euro. «*Questo nuovo piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti*», ha affermato il Ministro.

LA SUDDIVISIONE DEI FONDI

Cifra complessiva che viene suddivisa in questo modo: 793 milioni di euro destinati all'acquisto di auto nuove, 20 per le auto usate, 35 a ciclomotori, motocicli e quadricicli, 53 per i veicoli commerciali leggeri e infine 50 milioni per il noleggio a lungo termine. La ripartizione dei fondi per le auto nuove segue il noto schema progressivo in base alle fasce di emissioni. Le vetture elettriche (0-20 g/km CO_2), hanno a disposizione 240 milioni, le plug-in (21-60 g/km CO_2) 150 milioni, infine, le endotermiche, full e mild hybrid (61-135 g/km CO_2) 403 milioni. Quello che emerge, dunque, è che sono state recepite le indicazioni che vengono dalla necessità di svecchiare il parco circolante in ottica green sostenendo sì l'elettrico, che ha a disposizione 35 milioni di euro in più rispetto al passato, ma guardando anche alle indicazioni del mercato, perché l'ultima fascia, quella più richiesta, ha 283 milioni in più, mentre sono stati ridotti di 95 milioni i fondi destinati alle plug-in.

AUMENTANO GLI INCENTIVI

Gli incentivi variano a seconda della vettura che si rottama, da Euro 0 a 5, in funzione della classe di emissione di cosa si acquista, con l'ISEE usato come ulteriore parametro che aumenta l'importo se sotto i 30.000 euro. Confermati i limiti di spesa di 42.700 euro per prima e terza fascia, 54.900 euro per la seconda. Fissati i paletti principali, la forbice del contributo va da un minimo di 1.500 euro, a un massimo di 13.750, se si rottama una vettura Euro 0-2 per un'auto elettrica con ISEE inferiore a 30.000 euro.
Va aggiunto il discorso usato: in questo caso lo sconto è di 2.000 euro, se si rottama un Euro 0-4 per un Euro 6 di categoria M1 e valore fino a 25.000 euro. È al vaglio anche una forma di contributo per la conversione a GPL o metano delle vecchie auto, ma questa eventualità, per ora, è solo un'ipotesi. Visto che l'elettrificazione passa anche dalla crescita della rete infrastrutturale, sono tornati anche i bonus per le colonnine di ricarica domestica, con sconto dell'80% su acquisto e installazione per un massimo di 1.500 euro per privati e 8.000 euro per condomini.

NUOVI INCENTIVI, L'AVVIO PROBABILE È ATTESO PER MARZO

GLI ESEMPI PRINCIPALI

Il quadro completo del programma è illustrato nella tabella in questa pagina, ma per rendere più chiaro come il Governo sta agendo per togliere le auto più anziane e inquinanti dalla circolazione, aumentando gli incentivi per le fasce di reddito più deboli, proviamo a fare alcuni esempi. La recente Volvo EX30 parte da 35.900 euro di listino, nella migliore delle ipotesi scenderebbe a 22.150 rottamando un Euro 1. Acquistando la stessa vettura senza rottamazione, lo sconto è di 7.500 euro e dunque il prezzo finale scende a 28.400. In seconda fascia, il contributo massimo disponibile è di 10.000 euro. Prendendo, ad esempio, una delle plug-in più apprezzate sul mercato, la Ford Kuga, che in allestimento Titanium parte da 45.650 euro, con rottamazione arriverebbe a 35.650, senza 37.650 euro. Infine, per la terza fascia, l'Ecobonus è disponibile solo in caso di rottamazione e arriva fino a 3.000 euro. Prendendo come esempio la Fiat Panda, da 15.500 euro di listino scenderebbe a 12.500.

LE TEMPISTICHE

Sono tuttora in vigore gli incentivi basati sul vecchio schema, che hanno fatto partire il mercato con il piede giusto, +10,6% a gennaio rispetto allo stesso periodo di un anno fa, ma le elettriche sono crollate. Nel primo mese del 2024 sono state immatricolate appena 2.984 BEV, il 2,1% della quota di mercato, contro il 2,6% di gennaio 2023 e il 4,2% complessivo dello scorso anno.
Retromarcia brusca, ma prevedibile, dovuta all'attesa creata da annunci e anticipazioni sui nuovi incentivi dati con troppo anticipo. Non ci sono ancora ufficialità, ma tra l'approvazione del DPCM dal Governo e la pubblicazione in Gazzetta, i tempi non saranno rapidissimi. La previsione migliore dice che il nuovo Ecobonus non partirà prima di marzo, o al peggio in primavera.

POLEMICA CON STELLANTIS

Quello che è certo è che questa rimodulazione è una sorta di ultima spiaggia. Se il mercato non subirà la scossa cercata, il Governo invertirà il paradigma spostando le risorse direttamente sulla filiera industriale, finanziando misure a sostegno delle vetture assemblate in Italia, visto che, secondo i dati, l'80% degli incentivi scorsi è andato su auto prodotte all'estero: «*Il piano si fonda sulla condizione che si debba assolutamente cambiare rotta rispetto al passato. Se quest'anno il trend non dovesse cambiare, nonostante le ingenti risorse che stiamo mettendo in campo, destineremo le ulteriori risorse del Fondo automotive esclusivamente a sostegno della nostra filiera e a incentivare nuovi stabilimenti produttivi nel nostro Paese*» - ha dichiarato Urso. Un monito chiaro, dunque: o questo Ecobonus funziona, togliendo dalle strade le auto più inquinanti e stimolando Stellantis a produrre il milione di vetture promesso, o si cambia strada. Guardandosi attorno, cercando anche altri Costruttori pronti a investire in Italia. Dichiarazione alla quale non si è fatta attendere la risposta di Tavaeres. Il manager portoghese, in un'intervista a Bloomberg, ha fatto sapere che: «*Questi argomenti sono un capro espiatorio, per evitare di assumersi la responsabilità del fatto che, se non si danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, si mettono a rischio gli stabilimenti italiani*», in particolare potrebbero essere a rischio i posti di lavoro negli stabilimenti di Mirafiori, i cui lavoratori sono in cassa integrazione per due mesi, e Pomigliano.
Che la soluzione sia l'avvio agognato dell'Ecobonus o una ventilata partecipazione nell'azienda dello Stato Italiano così come fa quello francese lo scopriremo, al momento conta solo una cosa: fare presto. *a*

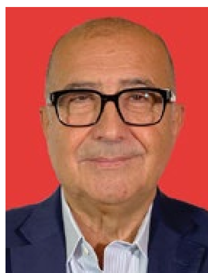
RIPARTIZIONE DEGLI ECOBONUS 2024 A SECONDA DELLE EMISSIONI

Emissioni CO_2	0-20 g/km		21-60 g/km		61-135 g/km
Isee	**> 30.000 euro**	**< 30.000 euro**	**> 30.000 euro**	**< 30.000 euro**	
Senza rottamazione	6.000 euro	7.500 euro	4.000 euro	5.000 euro	0
Auto rottamata Euro 0-2					
Incentivo	11.000 euro	13.750 euro	8.000 euro	10.000 euro	3.000 euro
Auto rottamata Euro 3					
Incentivo	10.000 euro	12.750 euro	6.000 euro	7.500 euro	2.000 euro
Auto rottamata Euro 4					
Incentivo	9.000 euro	11.250 euro	5.500 euro	6.875 euro	1.500 euro
Auto rottamata Euro 5					
	0	**8.000 euro**	**0**	**5.000 euro**	**0**
Limite di spesa	42.700 euro		54.900 euro		42.700 euro
Beneficiari	**Persone fisiche e giuridiche**	**Persone fisiche**	**Persone fisiche e giuridiche**	**Persone fisiche**	**Persone fisiche e giuridiche**



LA POLITICA DELL'EUROPA: IDEOLOGIA O DOPPIO GIOCO?

È a rischio la **tenuta del sistema automotive** europeo a tutto vantaggio dei Costruttori cinesi che continuano ad avanzare



PIERLUIGI BONORA
Giornalista, organizzatore del forum AutoMotive, Direttore di ACI Radio.

GENNAIO 2022: il CEO di Stellantis, Carlos Tavares, afferma che quelle sull'elettrificazione «*...sono scelte dettate dalla politica e, dunque, non rispettano al 100% i tempi dell'industria*». Per aggiungere subito dopo: «*L'approccio europeo è troppo rischioso in quanto i Costruttori devono concentrare gli sforzi industriali nel limitare i maggiori costi che sono del 40/50% più elevati rispetto alle motorizzazioni endotermiche*». Tavares sottolinea, poi, «*...che gli effetti di queste decisioni si vedranno tra qualche anno*», facendo intendere di attendersi le prime inevitabili ricadute sociali derivanti dalle decisioni prese.
Febbraio 2024: a distanza di due anni la visione del top manager portoghese trova i primi riscontri trasversali: posti di lavoro a rischio; mercato dell'auto elettrica che senza i generosi incentivi rimane al palo anche in quei Paesi, come la Germania, dove sembrava ormai lanciato; piani aziendali (l'Ipo della società Ampere da parte di Renault) e produttivi saltati; le prospettive di una revisione completa della norma che nel 2035, stando così le cose, vieterebbe la vendita di vetture dotate di alimentazione endotermica. Peccato che, nonostante ci sia aria di cambiamenti, alla luce delle ormai prossime elezioni per il rinnovo dell'Europarlamento, capi azienda come lo stesso Tavares sembrano voler fare il gioco che prima avevano contestato: imporre loro al mercato la via dell'elettrico, pur conoscendo che problemi come l'approvvigionamento delle materie prime e, sotto questo aspetto, la dipendenza dalla Cina, sono tuttora in cerca di una soluzione.
Ecco, allora, che proprio la necessità di avere più sostegni economici da destinare allo sviluppo dell'elettrico è alla base dello scontro in atto con il Governo italiano. «*Senza questi sostegni sono a rischio gli stabilimenti di Torino-Mirafiori e Pomigliano d'Arco*». l'avvertimento minaccioso di Tavares. La sua profezia si sta materializzando. Insomma, si assiste a prese di posizione non lineari che mettono ancora più a rischio la tenuta del sistema automotive italiano ed europeo nel suo complesso, a tutto vantaggio dei big cinesi che continuano ad avanzare e iniziano ad avviare investimenti produttivi nel Vecchio continente. Sembra di assistere a una drammatica resa a una realtà costruita dalla politica Ue nel nome dell'ideologia e di chissà quali e quanti interessi.
È vero che Tavares, per restare su chi porta sulle spalle il destino di oltre 40mila famiglie solo negli stabilimenti della Penisola, ha assicurato anche di avere nel cassetto i piani B e C nel caso le scelte relative al 2035 dovessero cambiare, eppure ancora sentiamo dire (anche da altri suoi colleghi) che in tempi ravvicinati, per esempio dal 2025, arriveranno novità solo con alimentazione elettrica. Auguri sinceri.
Tutti salti in avanti poi smentiti dai fatti, come già sta accadendo, che costringono l'azienda ad abbinare a modelli annunciati, come solo elettrici, le versioni ibride e con motori tradizionali. Anche gli spot TV delle stesse Case, in onda negli ultimi tempi, riguardano soprattutto novità con motore non più solo elettrico.
Eppure, anche nella consapevolezza che tocca al mercato, adesso come negli anni a venire, dare una direzione alle strategie aziendali, si continua a insistere su una "scossa" i cui effetti boomerang sono solo all'inizio.

LE CASE AUTO STANNO PRESENTANDO SEMPRE PIÙ NOVITÀ CON MOTORI NON SOLO ELETTRICI UNA SCELTA DETTATA DALL'INCERTEZZA



EMILIA LENTA O VELOCE: DAI 30 KM/H AD HAMILTON

La capitale emiliana, da una parte, **rallenta il traffico,** mentre a Maranello si vuole andare fortissimo con il campione inglese



GUIDO MEDA
Giornalista, conduttore televisivo, Direttore redazione motori di Sky Sport e grande appassionato di auto e moto.

LENTO E VELOCE. Lento come Bologna a 30 all'ora. Veloce (si spera), come Lewis Hamilton alla Ferrari. Caso Stellantis a parte sono le due facce per noi più attuali della convulsa situazione automobilistica mondiale e italiana.
I 30 chilometri all'ora a Bologna sono diventati un'occasione di scontro, sì, ma di quelli che si protraggono con violenza per una settimana, fino a quando un pandoro o un Festival arrivano a spingere l'attualità da un'altra parte. Mentre Hamilton in rosso nel 2025 genera semplicemente un'attesa carica di fascino e ottimismo che durerà una stagione intera, il 2024, anche se al momento non è in grado di offrire alcuna garanzia di riuscita.
Sono anche due modi diversi di fare marketing: per una città emiliana in Europa e per un brand emiliano nel mondo. Ecco, d'istinto sembra che il provvedimento del sindaco Lepore abbia aperto le contestazioni perché ha applicato in modo esteso e non selettivo il nuovo limite in città. Investire un pedone a cinquanta all'ora - dice in generale il sindaco - genera un urto paragonabile a una caduta dal terzo piano, mentre a trenta è come cadere dal primo. Il ragionamento è estremamente corretto. In moltissime città esistono già zone a trenta all'ora senza che sia un trauma per nessuno, banalmente perché andare a più di trenta sarebbe molto stupido di suo. Chi, che non sia fuori di mente, va a più di trenta negli intrichi di un centro storico? Chi va a più di trenta in prossimità di una scuola? Non ci troviamo un po' tutti spesso a trenta o a venticinque anche senza badarci? La mossa di Lepore non è quindi del tutto priva di senso. Il limite serve anche a sancire il buonsenso. Quello che ha fatto scocciare molti bolognesi è l'estensione del provvedimento alle strade ampie e a scorrimento veloce, dove gli autisti pubblici e privati ritengono che i cinquanta fossero sensati nella misura in cui è lì che il traffico fa la sua efficienza. Ma è lì che a maggior ragione andrebbero (o andavano) tutelati gli attraversamenti ed è lì che andrebbero (o andavano) fatti rispettare i limiti. Alla fine, non ci sarà nessun dramma: Bologna si abituerà davvero ai suoi 30 e gli incidenti davvero diminuiranno, in un clima di tolleranza reciproca , magari un po' ipocrita, tra gli automobilisti e le forze dell'ordine.
A pochi chilometri di distanza la Ferrari ha contemporaneamente aperto il borsone per Hamilton a trecentoventi all'ora. Per comunicazione l'annuncio è stato pari a un Mondiale già vinto, quando è ovvio che sarà cruciale la riuscita della macchina. "*Tu* - dice Briatore - *puoi anche avere Batman al volante, ma se la macchina non è competitiva non vinci*". Già. Ma intanto la Ferrari che ingaggia un carisma e un campione così si rende attrattiva sul mercato dei tecnici; Hamilton poi è uno dei pochi sportivi al mondo che si è creato la possibilità, la forza e la libertà di esprimere i propri ideali e le proprie buone idee sul mondo e chi lo abita, che piacciono anche a Ferrari e a qualunque azienda moderna. Alonso dimostra poi che i 40 anni, per un professionista che è esperto e si prepara, non sono nemmeno un gran limite sportivo.
L'operazione insomma non fa acqua proprio da nessun punto di vista, se non che il pilota inglese è un grande brand a sua volta. Vince la Ferrari o vince Hamilton? Perde la Ferrari o perde Hamilton? Bisognerà trovare un equilibrio e la controprova sarà, un'altra volta, nelle mani del fenomenale Leclerc che infatti è felice e non vede l'ora, anzi, i trenta all'ora.

IL LIMITE DI VELOCITÀ A 30 KM ALL'ORA SERVE ANCHE A SANCIRE IL BUONSENSO MA FORSE NON NELLE STRADE AMPIE E A SCORRIMENTO



DAGLI SMARTPHONE ALLE AUTO IL PASSO È BREVE

I giganti dell'elettronica di consumo hanno messo nel mirino il **mondo dell'automotive.** E non ci saranno dazi a fermarli



MONICA SECONDINO
Giornalista, collabora con Il Fatto Quotidiano; è cofondatrice del sito www.donneinauto.it

TESLA ha comunicato utili e ricavi deludenti nell'ultimo trimestre dell'anno scorso e, per il 2024, prevede nuovi rallentamenti. Brutto colpo per Elon Musk che ha colto l'occasione per puntare il dito contro i Costruttori cinesi. Da un lato li ha definiti i più competitivi al mondo, dall'altro ha detto che senza "protezionismo e dazi" le Case auto cinesi "demoliranno" i rivali globali. Un po' vittima e un po' carnefice, Musk si unisce al coro di chi, già da tempo, chiede di alzare barriere contro i brand del Paese del Dragone, che pochi giorni fa ha festeggiato l'inizio del nuovo anno dedicato al Drago verde di Legno che, nello Zodiaco cinese, rappresenta potere, nobiltà, onore, fortuna e successo. Tanta roba. Anche l'Unione Europea, nel 2023, ha aperto un'indagine sui sussidi cinesi per i veicoli elettrici che generano un vantaggio competitivo ingiusto nei confronti degli altri produttori. L'accertamento potrebbe portare proprio all'applicazione dei dazi per ristabilire l'equilibrio sul mercato. Ma ecco che la Bundesbank, nel suo report mensile di gennaio, punta i riflettori sulla dipendenza dell'economia tedesca nei confronti della Cina. Inutile ricordare che la Germania è la locomotiva d'Europa, anche se ultimamente sembra andare a vapore. I calcoli dell'Istituto di Francoforte mostrano che una crisi economica in Cina potrebbe sottrarre alla Germania lo 0,7% del PIL nel primo anno di crisi e dell'1% nel secondo anno. Se una battuta d'arresto in Cina di portata simile a quelle già verificatesi in passato potrebbe essere gestita, un brusco disallineamento, frutto anche della crisi geopolitica in corso, infliggerebbe un colpo molto più pesante all'industria tedesca. Certo, solo il 7% del totale dei prodotti esportati dalla Germania sono andati in Cina nel 2022, ma ci sono alcuni settori legati a doppio filo alla domanda cinese. E uno di questi è proprio il settore auto. Molto numeroso è anche il gruppo di aziende che si affidano, direttamente o indirettamente, a prodotti cruciali come le batterie o le terre rare. Se questi rifornimenti dovessero esaurirsi, la Germania potrebbe sperimentare severe perdite nella produzione. La survey della Bundesbank evidenzia che un'impresa su due del settore manifatturiero si rifornisce, direttamente o indirettamente, di input critici dalla Cina. Gli autori sono quindi contrari a un'uscita unilaterale dalla Cina, ma auspicano un'ulteriore riduzione del rischio e invitano imprese e politici a continuare a cercare di ridurre il rischio e a rafforzare la resilienza dell'economia tedesca. Un avvertimento che suona un po' come un monito per chi sta pensando a dazi e protezionismo. L'effetto di questi provvedimenti sul settore auto potrebbe avere impatti devastanti, proprio in un momento in cui gli OEM si devono difendere dagli attacchi che ormai arrivano da più parti. Non solo dai cinesi, ma anche da altri settori. Produttori di smartphone, aziende hi-tech, fornitori di servizi online, costruttori di microchip e computer, tutti si lanciano nella produzione di auto elettriche o plug-in. Da Huawei a Xiaomi, da Samsung a LG, passando da Sony e Foxconn, per arrivare fino ad Apple e Google. Le barriere all'ingresso del settore auto si sgretolano come un castello di carta e sempre più attori entrano nell'arena. Bisognerà mettere dazi nei confronti di tutti? Impensabile. Il protezionismo non è la soluzione, non lo è mai stato e non inizierà a esserlo oggi, Elon Musk se ne dovrà fare una ragione. Grazie alla libera concorrenza si generano efficienze di cui, in ultima istanza, beneficiano i consumatori finali e garantiscono l'equilibrio del sistema. E ci sono esempi illustri a conferma di questo.
Del resto non si è mai sentito che Apple chiedesse l'innalzamento dei dazi nei confronti dei produttori cinesi per salvaguardare la propria competitività.

I COSTRUTTORI STORICI CHIEDONO PROTEZIONE DAI NUOVI ATTORI, MA LE BARRIERE ALL'INGRESSO NON SONO MAI LA SOLUZIONE



I DANNI DELL'IMPOSIZIONE EUROPEA ALLA TRANSIZIONE

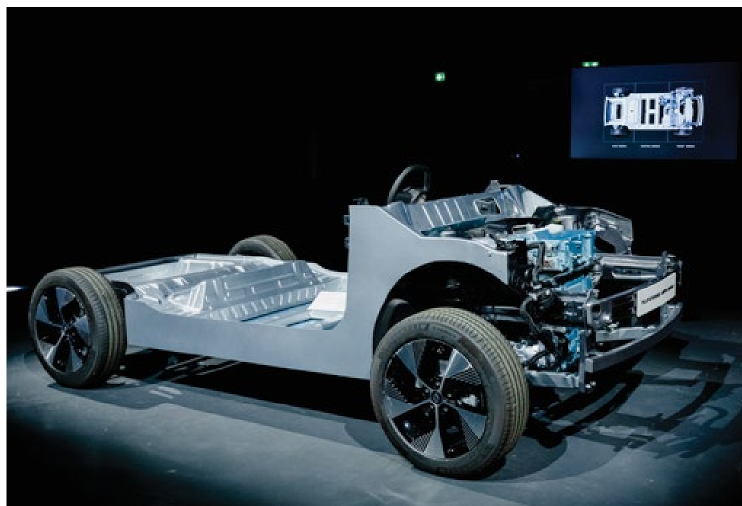
Il mercato dell'auto è stagnante e il settore **rischia di pagare duramente** quanto imposto da una scelta solo demagogica



MASSIMO GHENZER
Manager di grande esperienza nazionale e internazionale nel mondo dell'auto e dei trasporti. Attuale Presidente di Areté Methodos.

LA VENDITA dell'elettrico in Italia ristagna e in Europa non cresce come programmato. Gli analisti finanziari esprimono preoccupazione. I prezzi del nuovo sono troppo elevati e ancora molto distanti da quelli delle corrispondenti vetture a combustione interna. I prezzi dell'usato sono decisamente più bassi delle aspettative e i noleggiatori stanno ritirando l'appoggio alla crescita delle immatricolazioni. Troppo difficile vendere l'usato e, quando si riesce, si contabilizzano perdite. Un quadro scoraggiante che riporta alla decisione poco comprensibile presa dalla Commissione Europea di imporre una tecnologia e una data per la transizione energetica. L'attenzione, in questo modo, si è spostata dalla valutazione tecnica e di brand delle vetture elettriche a una corsa contro il tempo per non incorrere in pesanti sanzioni. Le vetture elettriche lanciate oggi sono già interessanti. Le Case le miglioreranno e produrranno batterie più leggere con maggiore autonomia. Se non ci fosse stata la data tassativa del tutto elettrico, sicuramente queste vetture avrebbero ricevuto una migliore accoglienza e sarebbero state valutate per i veri valori tecnici e di brand. Nel mentre in Europa ci siamo impantanati nel discutere del 2035, la Cina, partita un decennio prima, affila le armi per invadere il Continente con vetture eccellenti a prezzi competitivi. Come se ne esce? Una soluzione intelligente l'ha trovata Renault con la creazione di Ampere, un brand separato e dedicato soltanto alle vetture elettriche. Dal primo novembre Ampere opera separatamente da tutto il resto del mondo Renault e l'obiettivo corretto è quello di competere con il modello di business di Tesla, il più avanzato e il più innovativo. Il business plan di Ampere è molto interessante. Lanciare sette modelli elettrici nei prossimi anni. Puntare alla democratizzazione dell'elettrico con vetture per tutti a prezzi competitivi con le endotermiche. Scelta strategicamente perfetta. Come diceva Henry Ford cento anni fa "*...non c'è vero progresso se la nuova tecnologia non è per tutti*". Ovvero la democratizzazione a cui punta Renault. Gli obiettivi di volume di Ampere sono ambiziosi, 300.000 unità nel 2025 e un milione nel 2031. Una crescita notevole rispetto alle 45.000 unità vendute nel 2023. Se ne deduce che difficilmente Renault produrrà 100% elettrico nel 2035, ma pur sempre un progetto innovativo ed efficace nella sua programmazione. Renault contava di lanciare una IPO entro la metà di quest'anno per raccogliere liquidità e arrivare a una capitalizzazione di Borsa elevata. Magari seguendo l'esempio del maestro Marchionne quando scorporò Ferrari da FCA, realizzando una capitalizzazione di Borsa eccezionale. Renault ha deciso di soprassedere nella IPO e attendere tempi migliori. Per il momento il mercato dei capitali non è così convinto della bontà finanziaria dell'elettrico. Vedremo l'evoluzione nei prossimi mesi.

SE NON CI FOSSE STATA LA DATA TASSATIVA DEL 2035 LE VETTURE ELETTRICHE AVREBBERO RICEVUTO UNA MIGLIORE ACCOGLIENZA



NOVITÀ MESE PER MESE

MARZO


BMW Serie 4 Coupé/Cabrio


BMW X2/iX2


Lamborghini Urus Hybrid


Maserati GranCabrio


Mazda MX-5

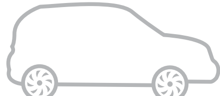

Peugeot E-3008


Porsche Panamera


Toyota bZ3x


Volkswagen Passat Variant

APRILE


Alfa Romeo Milano


BMW Serie 5 Touring


Hyundai Santa Fe


Mini Countryman


Mini Cooper


Polestar 4


Renault Rafale


Tesla Model Y

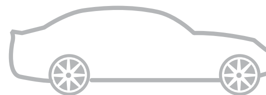

Volkswagen Golf

MAGGIO


Aston Martin Vantage


Citroën ë-C3

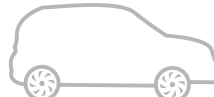

Kia EV5


Ferrari GT V12


GWM Wey 03


Hyundai Ioniq 5 N


Lancia Ypsilon


Opel Frontera


Toyota Land Cruiser


Škoda Superb


Škoda Kodiaq

GIUGNO


Audi A5 Avant


Cupra Tavascan


Lotus Emeya


Dacia Duster


Maserati MC20 Folgore


Opel Grandland


Polestar 5

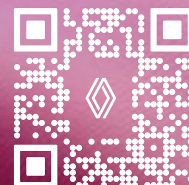
■ In rosso modello in Restyling

Le automobili **nuove** e quelle **ristilizzate** in uscita nel 2024.
Dai Suv alle sportive, passando per le elettriche, le novità divise mese per mese, dalla presentazione stampa all'arrivo sul mercato

LUGLIO	AGOSTO	AUTUNNO	INVERNO
Audi Q6 e-tron	Audi Q3	Audi A6 e-tron Avant	Alpine A290
BMW X3	BMW M3	BMW M5	Cupra Terramar
Fiat Panda	Lamborghini Huracán	Citroën C3 Aircross	Dacia Bigster
Ford Sport Suv elettrico	Peugeot E-5008	Ford Explorer	Ford Puma elettrica
Jeep Avenger 4x4	Renault Captur	Nissan Micra elettrica	Honda S2000 elettrica
Porsche Macan		Nissan Leaf	Jeep Recon
Škoda Elroq		Mazda CX-80	Mercedes CLA
Volkswagen ID.7 Tourer			Mercedes EQG
			Tesla Cybertruck

I periodi di riferimento possono essere **indicativi**: la messa in vendita è modificabile dalle Case.







di **ALBERTO SABBATINI**

IL GRANDE

A TU PER TU CON LA NUOVA YPSILON CHE RAPPRESENTA LA RINASCITA DI LANCIA. ARRIVA ELETTRICA CON MOTORE DA 115 KW (156 CV) E NEL DESIGN CONTIENE TUTTA L'ITALIANITÀ DEL MARCHIO: DAGLI INTERNI, FINO AI MATERIALI

ELETTRICA OPPURE MILD HYBRID
Il provocante frontale della nuova Lancia Ypsilon che sostituisce il vecchio modello del 2011. La nuova utilitaria cittadina è lunga 4,08 metri, oltre 20 cm più della precedente ed ha ruote da 17". È costruita sulla piattaforma CMP come Jeep Avenger/Peugeot 208, ha lo stesso powertrain elettrico da 115 kW (156 cv) con batteria da 51 kWh. Sarà realizzata anche in versione benzina 3 cilindri 1,2 litri mild hybrid da 100 cv.

RITORNO





Del passato è rimasto soltanto il nome. La nuova Ypsilon è la prima Lancia completamente nuova del decennio. Un'utilitaria compatta, da città, lunga 4,08 metri dal design intrigante. Che sarà destinata a far parlare di sé e generare scalpore. Sia per le forme provocanti, sia perché nasce completamente elettrica. Ai tempi della fusione FCA-PSA (gennaio 2021) che ha dato vita a Stellantis, si pensava che il Marchio Lancia potesse addirittura sparire perché sembrava di troppo fagocitato dagli altri brand premium francesi del Gruppo come DS. Invece il boss Tavares aveva altri piani in testa. E aveva dato incarico a Luca Napolitano, il capo del brand torinese, di sviluppare un piano per rivitalizzare il Marchio Lancia e renderlo credibile e rispettato nel mercato europeo nel settore delle auto premium. Napolitano si è messo al lavoro e tre anni dopo ecco la prima Lancia del nuovo corso: la Ypsilon, cui ne seguiranno altre recuperando i nomi leggendari del passato, primo fra tutti Delta. Fedele alla tradizione Lancia, la nuova utilitaria riprende il classico nome ispirato alle lettere greche. È la quinta generazione di Ypsilon, se contiamo anche la prima Y10 del 1985. Rispetto all'ultima Ypsilon, quella del 2011 che è stata per dodici anni l'utilitaria segmento B più venduta in Italia, questa nuova Lancia è più grande di oltre 20 cm, ha le spalle più larghe ed una personalità davvero originale. Il rischio, essendo costruita sulla piattaforma CMP e avendo lo stesso powertrain elettrico, come le altre utilitarie del Gruppo Stellantis (Peugeot 208, Jeep Avenger, Fiat 600) era che sembrasse un clone delle "cugine". Invece i designer Lancia sono riusciti a realizzare un'utilitaria cittadina davvero originale con una forte personalità esclusiva. Abbandona le forme tonde a ovetto della vecchia Ypsilon per







MANIGLIE NASCOSTE
La nuova Ypsilon è 5 porte ma le maniglie posteriori sono nascoste nel montante, sopra. Il muso ha Led stilizzati che simboleggiano il calice, in alto; originali i fari tondi sulla coda.

UNA VERA SVOLTA NEL PANORAMA DELL'AUTO DEGLI ANNI '80
Nata col brand Autobianchi e il nome Y10 riscrisse i concetti delle city car

QUANDO NACQUE, nel 1985, la Y10 ruppe molti schemi consolidati. Non è quindi certo un caso che il nostro giornale le dedicò la copertina. Dobbiamo aggiungere al proposito una curiosità: si tratta del primo numero del magazine che, appena nato, aveva cadenza settimanale! Ma torniamo all'auto che, oltre a catturare l'attenzione, con uno stile originale, soprattutto nella zona posteriore, ridefiniva il concetto di utilitaria. Con questa fascia di mercato condivideva infatti solo le dimensioni: era lunga 3,39 metri, ma per il resto era su un altro pianeta, in termini di abitabilità, comfort, equipaggiamento e finiture; in più sfoderava un design che rappresentata un salto verso la modernità, circostanza molto ben enfatizzata dagli spot televisivi, che sono un altro bel capitolo della storia della Y10. Per calarci nelle definizioni molto diffuse al tempo, possiamo dire che nelle famiglie era la seconda auto in grado di rivaleggiare con le berline status symbol. Ma non fu un parto semplice, in più ci si mise anche un'... infanzia difficile. Ma andiamo con ordine: la Y10 deve il suo nome alla sigla di progetto usata come nome commerciale per richiamare, soprattutto all'estero e vedremo poi perché, la nobile tradizione Lancia che aveva usato in un passato ormai lontano le lettere dell'alfabeto greco. Ecco, sì la Lancia... all'estero. Perché fuori dai patri confini si sfruttava il prestigio del Marchio Lancia, come già in passato anche per l'A112; mentre



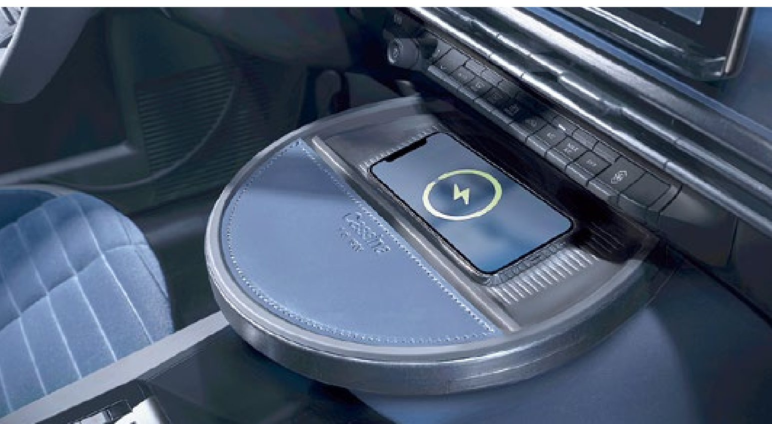


UNA VERA S.A.L.A. MULTIMEDIALE
I raffinati interni della Lancia Ypsilon Edizione Limitata Cassina sono stati studiati in collaborazione con la ditta leader nelll'interior design. Spicca la plancia rettilinea con doppio schermo, da 10,25". Il sistema multimediale si chiama S.A.L.A. perché vuole richiamare nel comfort acustico e luminoso un salotto casalingo.

sul mercato italiano si usava il Marchio Autobianchi, per dare una continuità alla allora ormai mitica e appunto ancora sulla breccia (come vendite) A112, che era nata nel 1969. La continuità era un valore non trascurabile in tempi in cui la fedeltà della clientela a un brand aveva quasi i connotati di un matrimonio, in un'epoca in cui i divorzi, ammessi per legge da poco di un decennio, non erano poi diffusissimi. L'eredità dell'A112 era, in quel momento, una necessità per ragioni anagrafiche ma era anche imposta da strategie commerciali e di posizionamento dei prodotti del Gruppo Fiat. Era da poco arrivata la Fiat Panda (1980), vettura piuttosto essenziale, quindi, per evitare concorrenze interne, l'erede dell'A112 si doveva collocare più in alto. Finì anche troppo in alto, di sicuro nel prezzo. Se si sfogliano i giornali dell'epoca, le cifre mostrano un listino non poi così lontano dalle rivali. Ma si sa che i numeri vanno sempre analizzati. Il prezzo del modello base non comprendeva tanti optional che portavano poi il conto finale a salire in modo rilevante. Risultato: all'interesse che suscitò al lancio, avvenuto al Salone di Ginevra, non fece riscontro un successo commerciale di uguali proporzioni. Fu necessaria un'operazione a quei tempi inusuale: un taglio del listino. Anche grazie a ciò la Y10 iniziò la sua lunga e fortunata storia, in Italia come all'estero.
Alla base di questo successo c'era della sostanza. Lo stile della vettura, innovativo con le sue linee tese, vantava però anche Cx 0,31, ottimo valore specie se si considera la ridotta lunghezza dell'auto, e ciò aveva con riflessi positivi sui consumi. Già al lancio fu prevista una versione turbo da 84 cv, che per l'epoca era un bel valore per un motore di 1 litro sovralimentato, ma il fatto più rilevante era il sistema che manteneva in pressione il turbo nella cambiate. La Y10 arrivò tra l'altro in un periodo in cui, complici i successi sportivi e di glamour dell'Audi quattro, la trazione integrale era di moda. Così questa utilitaria chic poco dopo il lancio divenne anche 4WD, con un sistema sviluppato dalla Stayer. La prima generazione durò oltre un decennio e vendette oltre un milione di esemplari, poi nel 1996 iniziò un nuovo corso col nome Lancia, la sigla che diventò solo Y e una carrozzeria dalle forme più arrotondate. Seguiranno la generazione del 2003 e del 2011 giunta sino ai giorni nostri, sempre caratterizzate da un'anima da piccole aristocratiche.
(*Arturo Rizzoli*)







TAVOLINO CASSINA E CILINDRO VOCALE
Il tavolinetto tondo della Ypsilon si ispira a un tavolino della produzione Cassina e funge anche da caricatore wireless; a destra il "cilindro" del sistema infotainment S.A.L.A. ha un Led che si illumina quando si danno comandi vocali.

un design moderno, sinuoso e dinamico a due volumi. Non è un Suv come la Jeep Avenger, ma nemmeno sembra una classica utilitaria come la Peugeot 208. È qualcosa di inedito. Grazie al fatto che sono stati inseriti nel design tanti stilemi ed elementi estetici delle vecchie gloriose Lancia del passato che danno eleganza al progetto, interpretandoli però in chiave moderna. Tutte soluzioni stilistiche che i design Lancia hanno "provato" sul concept car Pu+Ra HPE presentato lo scorso anno e poi inserito nella nuova Ypsilon per renderla elegante, accattivante e originale. Una di queste è il "calice". Un simbolo stilizzato che era sulla calandra della vecchia Delta anni '80 e che sulla Ypsilon viene riproposto mediante tre barre di luci a Led sul muso: due orizzontali ed una corta verticale che rendono proprio l'idea di un calice stilizzato. Ma l'analogia col passato più forte in assoluto si trova nella coda. Dove ci si è ispirati alla leggendaria Stratos degli anni '70, l'auto che ha vinto tre titoli mondiali rally. È stato riprodotto fedelmente il design del posteriore della Stratos con tanto di fari tondi (in questo caso a Led) e spoiler nero che dà una personalità fortissima alla coda di quest'auto. C'è il nome Ypsilon inciso in lettere sul posteriore, ma chiunque riconoscerà l'auto dalla coda senza bisogno di leggere il nome proprio per via della somiglianza familiare con la coda della Stratos.
La Ypsilon è un'utilitaria cinque porte ma le due maniglie posteriori sono annegate nel montante, una soluzione introdotta per prima da Alfa Romeo sulla 156 nel 1997, per restare nel Gruppo.
Lancia è sempre stata sinonimo di eleganza prima che di sportività. Per cui sulla nuova Ypsilon sono stati curati soprattutto gli interni ed è qui che è nata la collaborazione con Cassina, un'azienda leader in Italia nel design di arreda-



QUELLA CODA CHE VIENE DALLA STRATOS
Il design del posteriore con i fari tondi è ispirato alla mitica Lancia da rally del 1973





RICORDATE la Lancia Stratos? La leggendaria coupé due posti del 1973 disegnata da Gandini per Bertone con motore Ferrari V6 2.4 litri che fu costruita appositamente per gareggiare nei rally e vinse tre Titoli iridati nella categoria? La coda della nuova Ypsilon è ispirata proprio al posteriore di quella vettura di cinquant'anni fa.

mento. Cassina ha collaborato con Lancia per definire sedili e interni della Ypsilon per introdurre nella vettura la qualità dei propri divani e mobili. Grazie al lavoro congiunto è nata l'idea di proporre sui sedili la tappezzeria in uno speciale velluto blu che richiama il panno blu che Lancia usava negli anni '60 per rivestire sedili e plancia delle proprie auto. La prima versione di Ypsilon verrà commercializzata come serie speciale "Edizione Limitata Cassina" in tiratura numerata (1906 esemplari quanto l'anno di fondazione della Lancia). Tra le esclusive suggerite da Cassina per personalizzare gli interni della Ypsilon c'è un tavolinetto centrale rotondo che funge sia da ricarica wireless del telefono che da portaoggetti. Molto curato l'infotainment con un display centrale da 10,25" (è lo stesso della Jeep Avenger) e un sistema multimediale chiamato S.A.L.A. (è un acronimo che unisce i concetti di suono, aria, luce) azionabile sia touch che a comandi vocali, con la raffinatezza di Led che lampeggiano per sottolineare i comandi impartiti. Completa il tutto una dotazione completa di ADAS di secondo livello.
La parte meccanica è meno originale. È lo stesso powertrain elettrico della Jeep Avenger e della Peugeot 208, con motore anteriore da 115 kW (156 cv) e 260 Nm di coppia, batteria agli ioni di litio da 51 kWh sotto al pianale a garantire un'autonomia dichiarata di circa 400 km nel ciclo WLTP. Il prezzo della versione Edizione Limitata Cassina è allettante perché l'auto si attesterà sotto i 40mila euro: 39.500 €. Si potrà acquistare anche con la formula delle rate: 200 euro al mese più anticipo e maxirata finale. Per chi invece non digerisce l'auto elettrica, però, Lancia proporrà anche una versione benzina della Ypsilon con il 3 cilindri 1.2 litri mild hybrid da 100 cavalli di derivazione Peugeot; ancora da definire il prezzo di questa, ma dovrebbe essere attorno ai 25/26mila euro.





QUEI SEDILI IN VELLUTO
Un preziosismo della Ypsilon Edizione Limitata Cassina è l'utilizzo del velluto per la tappezzeria dei sedili al posto del consueto tessuto. Studi ergonomici hanno permesso di annullare il rischio di sudorazione nella seduta.

Lancia Ypsilon

DIMENSIONI
Lunghezza 4,08 m
Larghezza 1,76 m
Altezza 1,44 m
Peso 1.584 kg

MOTORIZZAZIONI
Elettrico da 115 kW (156 cv).
Benzina mild hybrid 1.2 litri da 100 cv

IN VENDITA DA: maggio

Prezzo auto:
€ **39.500** euro
(Edizione Limitata Cassina full electric)





UNA NUOVA LANCIA OGNI DUE ANNI

LUCA NAPOLITANO È IL CAPO DEL MARCHIO TORINESE. CI RACCONTA COME È NATA LA SFIDA YPSILON, QUANTA ITALIANITÀ C'È IN QUEST'AUTO E COME SI ALLARGHERÀ LA GAMMA

È uno dei soli due italiani a capo di un Marchio automobilistico nel Gruppo Stellantis. Tutti gli altri sono francesi. Luca Napolitano, romano di 54 anni, è l'uomo che avrà il difficile compito di traghettare la Lancia nel futuro. Facendola uscire da un mercato di nicchia esclusivamente italiano dove giaceva fino ad ora per farla rinascere e rilanciarla in Europa. Lo strumento per riuscirci sarà la nuova Ypsilon appena presentata al mondo. Ma non soltanto quella. Dopo l'utilitaria verrà un'intera gamma di modelli per riportare con ambizione la Lancia nel ruolo di Marchio premium che le compete. In questa intervista racconta come è nata l'avventura Ypsilon e che personalità darà al Marchio Lancia.

Dica la verità, quando Tavares dopo la fusione fra FCA e PSA, a gennaio 2021, l'ha convocata nel suo ufficio per parlare del futuro di Lancia, non ha per un attimo tremato pensando al peggio?
«Al contrario. Tavares non aveva intenzione di chiudere la Lancia come sosteneva qualcuno. Voleva farla rinascere. La prima cosa che mi ha detto è stata: le affido il comando del Marchio e voglio che mi sviluppi un piano per rendere



GUIDA LANCIA DA TRE ANNI
Luca Napolitano, romano, è il CEO di Lancia dal gennaio 2021. È entrato nel Gruppo Fiat nel 2000 occupandosi di vendite e marketing per i brand Fiat, Abarth e Alfa Romeo. Nella foto oltre alla Ypsilon si intravede il divano Cassina, Marchio di design che ha collaborato con Lancia per gli interni dell'auto.

Lancia un brand credibile e rispettato nel mercato europeo premium. Poi ha aggiunto: lavori insieme ad Alfa Romeo e DS per sviluppare il premium cluster (*una divisione dedicata alle auto di lusso di Stellantis, n.d.r.*). Mi ha spiegato che l'obiettivo congiunto con Alfa e DS è quello di aumentare il peso del fatturato dei Marchi premium nell'intero Gruppo Stellantis».

E da cosa ha cominciato?
«Ho impostato un piano pluriennale per dare vita non soltanto a un modello nuovo che sostituisse la vecchia Ypsilon, ma a un'intera gamma di modelli».

Si dice che riproporrete anche i nomi Gamma e Delta per le nuove Lancia del futuro...
«Non voglio svelare in dettaglio i piani, ma faremo una macchina nuova ogni due anni. Una per segmento. E poi una versione HF sportiva per ogni modello l'anno successivo all'uscita di ogni modello».

Perché siete partiti dalla Ypsilon, l'utilitaria, e non per esempio da una berlina come Delta?
«Potevamo iniziare con una qualsiasi delle tre nuove auto del piano, ma abbiamo deciso di partire con la Ypsilon perché è la nostra city car dei record: ha fatto la storia del segmento B in Italia, ha venduto in tutta la sua vita 3 milioni di esemplari e per oltre dieci anni ha avuto la leadership di mercato del segmento B. Ancora l'anno scorso, dopo oltre dieci anni di vita, la Ypsilon è stata la terza auto più venduta in Italia! È un segmento che conosciamo bene e quindi pensiamo di interpretarlo al meglio con la nuova Ypsilon».

Ci sono voluti tre anni per farla.
«Definiti i progetti, il lavoro vero sulla Ypsilon è iniziato appena 18 mesi fa. Tempi molto ristretti per portare nelle concessionarie un nuovo modello. Ma avevamo un vantaggio: potevamo contare sull'intero contenuto tecnologico del Gruppo Stellantis: piattaforme, motori, cambi, powertrain, software. Abbiamo attinto a quello che serviva per realizzare un'auto d'avanguardia».

Però è difficile fare un'auto diversa dovendo utilizzare componenti comuni a tutte le auto di famiglia.
«Questo rende la sfida ancora più ambiziosa. Più lavori con le stesse piattaforme e con lo stesso software, più ti devi differenziare: devi mettere nell'auto idee e scelte stilistiche innovative ed originali. Con la Ypsilon pensiamo di esserci riusciti. Guardate il design dell'auto, la coda che richiama la mitica Stratos, osservate le soluzioni di interior design studiate con Cassina, come il tavolinetto, il velluto dei sedili, il sistema multimediale S.A.L.A. che fa rivivere il confortevole ambiente di un salotto di casa per suoni e luci».

Negli ultimi anni Lancia vendeva soltanto in Italia. Adesso andrete all'attacco dell'Europa.
«Certo. Ma con un prodotto squisitamente italiano. Lancia riparte dall'Italia e interpreta perfettamente il concetto della bella auto italiana. La prima auto, la Ypsilon l'abbiamo studiata assieme a Cassina, Marchio italiano simbolo nell'interior design e rappresenta la massima espressione del design e del comfort di bordo. E poi l'italianità di Lancia verrà sottolineata anche dal secondo modello, la Gamma, che sarà prodotta in Italia nello stabilimento di Melfi dal 2026».

Cosa voleva conservare del passato Lancia e a cosa ha rinunciato?
«Ci sono tre valori che rendono forte il nostro brand: la storia, la sportività, l'eleganza. Lancia ha 117 anni di tradizione e possiede valori solidi come eleganza, bellezza, sportività. In una parola: è la bella auto italiana. Abbiamo nella nostra storia le radici per emozionare le persone: pensate alla magnifica Aurelia B24, l'auto del film "Il sorpasso" di Gassman. Oppure alle Lancia da rally che hanno conquistato tanti Titoli mondiali: la Fulvia che vinse il rally Montecarlo nel 1972, la Stratos che ha dominato gli anni '70, la Lancia 037 e poi la Delta che ha conquistato una raffica di Titoli iridati».

Quindi punterete su eleganza o su sportività?
«Un po' su entrambe le cose: vogliamo riproporre la bella auto italiana. Ma non vogliamo fare auto per nostalgici: dobbiamo guardare alle nuove Lancia in modo futuristico. Anche nel design. La nuova Ypsilon è un esempio di questo. È un'auto elegante e di rottura col passato: interpreta i nostri valori ma in modo diverso e originale».

Perché la lanciate elettrica?
«Perché guardiamo al futuro della transizione elettrica e abbiamo una piattaforma che ce lo permette. Ma se vogliamo avere successo in Italia ci serve anche un modello termico e ibrido, e infatti poche settimane dopo lanceremo anche la Ypsilon con propulsore mild hybrid a 48 volt».

Ci sarà anche una Ypsilon versione HF
«Quella arriverà un anno dopo. Sarà una sorpresa. Bellissima, potente e agile! Tutta elettrica con 176 kW (240 cv) di potenza, scatterà da 0 a 100 km/h in 5,8 secondi!».

Il richiamo ai rally col Marchio HF, la sportività. Non c'è il rischio di sovrapporsi troppo con Alfa Romeo?
«C'è una differenza fondamentale: Alfa è focalizzata sulle esigenze del guidatore, Lancia sul passeggero e su chi siede dietro. Quindi daremo sempre grande attenzione al comfort. In tutti i sensi. Per questo motivo l'elettrico, con la sua silenziosità, è per noi un valore aggiunto in chiave comfort».

La Ypsilon negli ultimi anni si vendeva bene perché piaceva alle donne e aveva anche un prezzo abbordabile. La nuova Ypsilon a quale cliente-tipo si rivolge invece?
«Finora la Ypsilon era acquistata al 65% da pubblico femminile; con la nuova vogliamo conquistare anche il resto della clientela. La mia ambizione è fare scendere i potenziali clienti dalle Mini e dalle Audi A1 per farli salire su una Lancia» (Alberto Sabbatini). a



di **FEDERICO COCIANCICH**

OGGI È GIÀ DOMANI

AL CONSUMER ELECTRONICS SHOW DI LAS VEGAS ABBIAMO POTUTO AMMIRARE LE NOVITÀ CHE CAMBIERANNO IL FUTURO DELL'AUTO

L'INTEGRAZIONE dell'Intelligenza Artificiale generativa nel mondo Automotive è stato il "fil rouge" che ha caratterizzato questa edizione del CES di Las Vegas. Ecco quindi l'arrivo - in massa - di intelligenze artificiali integrate negli assistenti vocali delle vetture per ricreare l'esperienza di "parlare con un amico" la cui conoscenza è praticamente sconfinata. C'è chi, come Volkswagen, ha scelto l'arcinoto ChatGPT, chi, come BMW, punta sull'Alexa Large Language Model di Amazon e chi ha invece preferito sviluppare una soluzione in proprio, come Mercedes. I principali produttori di proCESsori come AMD, Bosch, Intel, LG e Texas Instruments, hanno tutti annunciato nuovi chip pensati per gestire l'elevata potenza richiesta dai sistemi di intelligenza artificiale, dal numero sempre più elevato di sensori ADAS e dalle nuove interfacce utente super definite. Ma al CES è stato anche possibile ammirare i velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale (eVTOL), che stanno velocemente passando dallo stato di fantascienza a quello di realtà, approfondire le innovazioni tecnologiche che consentiranno ricariche sempre più veloci, provare sistemi audio che riproducono musica e audiolibri in Dolby Atmos e ancora scoprire pneumatici in grado di dialogare con l'ABS che riesce a ridurre lo spazio di frenata di quasi 2 metri. Ecco le novità più interessanti che abbiamo ammirato in fiera.



COMPAGNO VIRTUALE

Mercedes integra l'assiste vocale che sembra un vecchio amico

Mercedes ha mostrato, a bordo della scintillante concept car CLA Class, il nuovo assistente virtuale Mbux che si basa su intelligenza artificiale generativa e modelli linguistici estesi (LLM) per dialogare con il pilota in maniera naturale "come se fosse un vecchio amico". L'assistente risponde a domande basate su conoscenze generali e può porre domande per chiarire le intenzioni e trarre conclusioni. Essendo predittivo, può offrire suggerimenti basati sul comportamento appreso e sul contesto della situazione: ad esempio, al mattino può riprodurre le ultime news, mentre a fine giornata scegliere di avviare un programma di massaggio del sedile, accompagnandolo con una musica ambient e una luce soffusa. E se si accorge che siete in ritardo per un meeting segnato in calendario, vi consiglia di avvisare chi vi sta aspettando, componendo il numero di telefono. Anche i sistemi audio surround Burmester 4D e 3D si evolvono: grazie a un accordo con Amazon, ora è possibile ascoltare podcast, audiolibri e giochi in Dolby Atmos e, in collaborazione con il rapper Will.i.am (fondatore dei Black Eyed Peas), il brand tedesco ha sviluppato un sistema che modifica la base musicale di alcuni brani in funzione dello stile di guida (è sensibile ad accelerazioni, frenate e sterzo) rendendo così l'auto una sorta di strumento musicale virtuale.







L'AUTO CHE DANZA

Hyundai mostra una vettura che permette parcheggi fino a oggi impossibili

Quante volte, osservando un posto auto libero, ci siamo fermati a valutarne le dimensioni rinunciando a malincuore perché lo spazio di manovra era insufficiente? E quante volte abbiamo ringraziato (in senso ironico) il conducente della macchina che ha parcheggiato vicino alla nostra lasciando solo pochi centimetri e costringendoci a numerose manovre per liberarci dalla morsa? Hyundai Mobis, fornitore di componentistica per diverse Case automobilistiche, ha mostrato a Las Vegas il concept Mobion dotato di quattro ruote completamente indipendenti e in grado di ruotare fino a 90 gradi. Le possibilità di movimento sono davvero incredibili: l'auto si muove in modi mai visti fino ad oggi, con spostamenti laterali e diagonali, oltre a rotazioni su se stessa a 360 gradi (durante la dimostrazione sembrava letteralmente danzare). Alla base di questa soluzione c'è il sistema e-Corner, responsabile della traduzione di questi movimenti dinamici in realtà, e la tecnologia In-Wheel, che utilizza quattro motori elettrici compatti all'interno di ciascuna ruota e in grado di gestire anche la frenata, lo sterzo e le sospensioni. Oltre all'innovativo sistema di trazione, il concept Mobion, che ha già superato test in strada, è dotato di un sistema lidar integrato nel paraurti anteriore, subito sotto i fari, a tutto vantaggio degli spostamenti laterali e per riconoscere efficacemente gli oggetti vicini, essenziale durante manovre come il cambio di corsia in diagonale. Un display Led posto sopra la griglia frontale da informazioni ai pedoni, mentre la funzione Ground Projector proietta sul terreno attorno alla vettura la direzione in cui si sta muovendo il veicolo, particolare non trascurabile durante i movimenti diagonali o laterali ai quali le persone non sono abituate.

LA NOSTRA CASA NELLA VETTURA

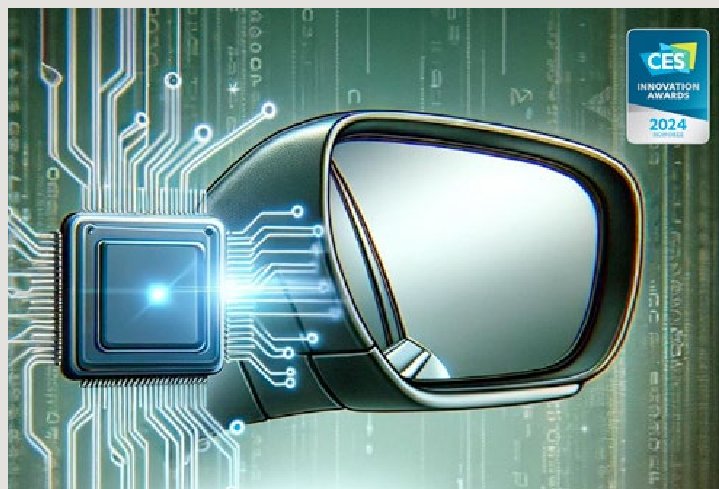
Samsung, Hyundai e Kia fanno dialogare i servizi smart di casa con quelli dell'auto

LE COREANE SAMSUNG, Kia e Hyundai hanno stretto una partnership per far interagire i dispositivi smart di casa (SmartThings Samsung) con quelli delle auto e viceversa. I clienti di Hyundai e Kia potranno quindi controllare a distanza gli apparecchi digitali tramite comandi vocali e tocchi sui sistemi di infotainment delle loro auto e, viceversa, controllare a distanza diverse funzioni del veicolo tramite altoparlanti smart, TV e altri elettrodomestici del brand coreano. Ad esempio, durante le calde serate estive, gli utenti potranno attivare la Modalità Home direttamente dalla propria auto per accendere il condizionatore di casa, avviare il robot aspirapolvere e, magari, preriscaldare il forno. Oppure, prima di uscire di casa, basterà attivare la Modalità Away per spegnere le luci, terminare la ricarica dell'auto elettrica e impostare l'aria condizionata del veicolo alla temperatura preferita.



PERFETTA (RETRO)VISIONE
In arrivo da VinAI gli specchietti che si regolano da soli

CHE FASTIDIO dover risistemare gli specchietti ogni qualvolta un componente della famiglia ha usato la nostra auto! VinAI, costola del produttore vietnamita VinFast, ha risolto il problema presentando una soluzione in grado di regolare automaticamente gli specchietti retrovisori per una visione sempre perfetta. La tecnologia di regolazione automatica degli specchietti MirrorSense si basa su un sistema proprietario di Intelligenza Artificiale: è in grado di rilevare con uno scarto di approssimazione di un centimetro la posizione della testa e la direzione dello sguardo dell'automobilista, regolando automaticamente la posizione di tutti gli specchietti, sia quello interno, sia quelli esterni. Questa tecnologia sarà a breve applicata anche ad altri elementi come i display head-up a realtà aumentata e i sedili a regolazione automatica.



PAROLA D'ORDINE: FANTASIA

LG ha mostrato un'originale capacità di immaginare il futuro

I concept più interessanti sono arrivati, un po' a sorpresa, da un'azienda hi-tech, la coreana LG, con una roulotte super compatta, ma dotata di ogni tipo di comfort, e una berlina dallo spazio apparentemente infinito. Alphabet, questo il nome del futuristico veicolo, nasce per "valorizzare il tempo speso all'interno della vettura" con enormi display Oled curvi posizionati di fronte alla prima fila e altri per le file posteriori pensati per essere collegati a una consolle di gioco, sedili reclinabili che sembrano sospesi e lasciano tanto spazio per le gambe, oltre a un volante che appare a richiesta dal tunnel centrale, per passare all'occorrenza dalla guida autonoma a quella manuale. Il parabrezza prosegue senza interruzione di continuità fino al portellone posteriore (anch'esso in vetro), i cerchi visualizzano effetti luminosi e al posto della griglia frontale si trova un display pensato per fornire informazioni ai pedoni sulle intenzioni di movimento dell'auto. L'altro concept decisamente originale e versatile è la roulotte Bon Voyage, collegabile posteriormente alla propria vettura come se fosse un carrello rimorchio ma pensata per offrire il massimo comfort in mezzo alla natura. Se pur con dimensioni estremamente contenute, è larga





2 metri, lunga 3,8 m e alta 2,2 m, può essere arredata con mobili ed elettrodomestici tra cui un frigorifero, una stufa elettrica, un depuratore d'acqua, uno styler (il guardaroba intelligente per la cura di abiti e scarpe), e un TV visibile anche dall'esterno. Elementi a scomparsa, tavolini che escono lateralmente e piani ribaltabili dai quali emergono a sorpresa persino un paio di flut per spumante, caratterizzano questo concept che mira a sfruttare ogni centimetro disponibile. A differenza dalla classica roulotte non ha una zona giorno dove è possibile vivere ma offre comunque tutte le comodità di cui si ha neCESsità in campeggio, come un piano cottura a induzione, un bagno con doccia e un letto matrimoniale.



UN MEZZO, MOLTI UTILIZZI

Kia pensa a vetture che "cambiano forma" a seconda della destinazione d'uso

Kia ha presentato la sua futura strategia Platform Beyond Vehicle (PBV). Avete presente quando un po' tutti andavamo in giro con due smartphone (uno personale e un secondo aziendale)? Poi sono arrivati quelli dual Sim e – molti – hanno risolto il problema. Probabilmente dalla stessa semplice intuizione sono partiti gli ingegneri Kia per lo sviluppo di questi concept in grado di cambiare la disposizione degli interni per adattarli all'utilizzo. La tecnologia Easy Swap consente infatti di soddisfare in modo flessibile le diverse esigenze di mobilità, attraverso l'utilizzo di un unico telaio. Dietro una cabina fissa, una varietà di elementi intercambiabili può essere collegata al veicolo base tramite una tecnologia ibrida di accoppiamento elettromagnetico e meccanico. Un sistema di binari integrato sul soffitto, sul pavimento e sui pannelli laterali, nonché all'esterno, consente una facile personalizzazione del veicolo per soddisfare le diverse esigenze. Il PVB si può trasformare in un taxi o un mezzo per lo street food durante il giorno, in un furgone per le consegne la notte e ancora in un veicolo per il divertimento con la famiglia nei weekend. Anche la zona di guida è multi-utilizzo: è dotata di una superficie piana simile a una scrivania con il volante che può essere ripiegato per fungere da lampada da tavolo, trasformando quindi l'ambiente in un ufficio mobile.



RIPARTIRE DA ZERO NELLA VISIONE GLOBALE

Honda ripensa il design delle proprie vetture elettriche

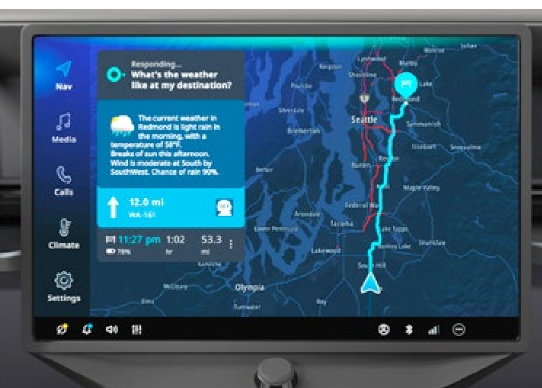
HONDA ha presentato la nuova Serie 0 (Zero), una gamma di vetture elettriche di cui fanno parte per ora i concept Saloon, quello dalle linee più futuristiche (in foto), e Space-Hub, una monovolume con i sedili ruotabili. Il nome 0 è un riferimento al fatto di voler ripensare totalmente la mobilità elettrica, verrà infatti utilizzata una nuova piattaforma e il design si può definire "di rottura" rispetto al passato. Le vetture di serie sono previste per il 2026, saranno inizialmente dotate di una guida assistita di livello 3, un infotainment con AI e batterie di nuova generazione in grado di ricaricarsi (10-80%) in 10-15 minuti e con un degrado inferiore al 10% dopo 10 anni di utilizzo.

LA RICARICA È SERVITA E...INTELLIGENTE

Grazie a un braccio robotizzato Bosch realizza la ricarica autonoma

LE AZIENDE TEDESCHE Bosch e Volkswagen, quest'ultima tramite la controllata Cariad, hanno mostrato un sistema di ricarica e parcheggio automatico senza conducente. All'interno di specifici garage, il sistema muove in maniera autonoma la vettura fino alla zona di ricarica, dove un braccio robotico collega il cavo e fa partire l'erogazione dell'energia. Terminata la carica, il cavo viene scollegato e la vettura torna autonomamente in un posto libero, rendendo così la colonnina disponibile per altri utenti. L'azienda tedesca sta già testando questa soluzione in due parcheggi coperti in Germania (non aperti al pubblico). Il beneficio di questa soluzione non è tanto quello di aiutare gli utilizzatori in un'azione da pochi minuti quanto quello di ottimizzare l'efficienza dell'infrastruttura di ricarica e l'uso degli spazi. L'utente non dovrà più attendere che si liberi una colonnina né dovrà sucCESsivamente liberare lo spazio: soluzione ideale, ad esempio, per un parcheggio nei pressi dell'ufficio o ancor più in aeroporto.





IL NAVIGATORE INTELLIGENTE

Intelligenza Artificiale pronta all'uso grazie a TomTom

TOMTOM, fornitrice dei sistemi di navigazione a diverse Case, ha annunciato, in collaborazione con Microsoft, un assistente automobilistico conversazionale completamente integrato e dotato di intelligenza artificiale, che consente un'interazione vocale più sofisticata con i sistemi di infotainment, di ricerca della posizione e di controllo del veicolo. Gli automobilisti possono conversare in modo naturale con la propria auto e chiedere all'assistente AI di impostare la navigazione verso un determinato luogo, trovare fermate specifiche lungo il percorso e controllare i sistemi di bordo: basta un comando vocale per alzare la temperatura, aprire i finestrini o cambiare stazione radio.

TECNOLOGIA TURCA DESIGN ITALIANO

La Casa automobilistica Togg ha presentato il nuovo fastback T10F

Nuovo brand in arrivo nel nostro Paese nel 2025: la giovane Casa turca Togg si prepara a uscire dai confini nazionali e annuncia il fastback T10F, 100% elettrico e il destinato al mercato europeo. La berlina, disegnata da Pininfarina, sarà disponibile in tre versioni: Standard, Long Range a trazione posteriore e Long Range a quattro ruote motrici. La versione Long Range AWD sfrutta due motori elettrici che generano 320 kW (435 cv) di potenza e le permettono di raggiungere i 100 km/h in 4,6 secondi. Due i tagli di batteria disponibili, da 52,4 kWh (per la standard) e 88,5 kWh che consentono un'autonomia dichiarata di 600 km e una ricarica dal 20 all'80% in meno di mezz'ora. Due gli allestimenti disponibili, V1 e V2, con il secondo che comprende funzionalità di guida autonoma avanzate e sistemi di sicurezza potenziati in grado di "evolvere" attraverso apprendimento continuo e aggiornamenti OTA. All'interno colpisce lo schermo da 41,3 pollici, composto da un display da 12,3" per la strumentazione e da uno da 29" per l'infotainment, al quale se ne aggiunge un terzo da 8" per il controllo delle funzioni dell'auto. Il sistema hi-fi è firmato Meridian e sfrutta 12 speaker, mentre la "social camera" di bordo modifica le foto simulando ambientazioni di fantasia.



auto
primo test

AUDI RS 6 AVANT GT
SOLO 660 ESEMPLARI
ISPIRATI ALLA CONCEPT GTO

PAG. 46



ASTON MARTIN VANTAGE
Fascino britannico per un'auto che non passa inosservata

PAG. 42



FORD KUGA
Più tecnologia a bordo e motori elettrificati con il restyling

PAG. 50



VOLKSWAGEN GOLF
Un leggero "lifting" tecnologico in occasione dei primi 50 anni

PAG. 54


Available on the
App Store

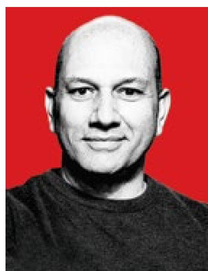

GET IT ON
Google Play





L'INFOTAINMENT PER TUTTI? LA SOLUZIONE MIGLIORE È...

Pensavo che la **standardizzazione dei sistemi di infotainment** fosse la strada più logica, ma mi sbagliavo. Ecco i motivi



FEDERICO COCIANCICH
Giornalista esperto di tecnologia.

IL SISTEMA di infotainment non rappresenta certo un criterio determinante nella scelta di un'auto, ma può essere sicuramente un motivo di malumore nel momento in cui non soddisfa quanto ci si aspetta. L'elemento più importante, oggi, non è più la presenza di un sistema audio all'avanguardia (con radio FM, DAB, e possibilità di leggere brani da chiavi usb) ma la compatibilità e il "dialogo" con lo smartphone, il vero baricentro della nostra vita digitale.

Oggigiorno, tanto più quando saliamo su un'auto non nostra come quelle a noleggio o in sharing, la prima cosa che viene naturale fare è connettere il proprio smartphone al sistema di infotainment, via cavo o wireless. La comodità e la praticità di sistemi come Android Auto e Apple CarPlay è innegabile, ci consente di avere subito a portata di tocco la nostra rubrica, le playlist e l'elenco delle nostre destinazioni più frequenti: bastano pochi secondi per lanciare Spotify e avviare la navigazione con Maps, Waze o qualunque altro navigatore preferito. Ho sempre pensato che la soluzione ideale fosse che tutte le vetture potessero supportare questi sistemi e che una standardizzazione (eventualmente anche imposta alle Case) fosse a tutto vantaggio degli utenti, occasionali e non. Dopo aver avuto l'opportunità di conoscere più a fondo diverse soluzioni proprietarie, mi sono reso conto che questa posizione presenta però due grossi limiti. Il primo è che la qualità dell'interfaccia di CarPlay, e soprattutto di Android Auto, è rimasta molto indietro rispetto a quelle sviluppate dalle diverse Case automobilistiche, che sono decisamente più eleganti e in grado di sfruttare a pieno la straordinaria risoluzione dei display sempre più ampi, con animazioni suggestive e informazioni aggiuntive. Passando da una delle schermate "evolute" di alcuni sistemi proprietari a quella di Google sembra di fare un viaggio (tecnologico) indietro nel tempo e, a causa della necessità di mantenere la compatibilità anche con sistemi più datati e più economici, difficilmente questo gap sarà colmato. In secondo luogo, questi due sistemi non hanno accesso, e non potranno mai averlo, a tutti i dati della vettura e la tendenza è ormai quella di gestire tutto tramite lo schermo touch: il condizionamento, la regolazione delle luci, le impostazioni della frenata rigenerativa, la gestione delle soste per le ricariche, le modalità di guida, l'intervento dei sistemi ADAS e non ultima l'integrazione degli assistenti vocali che stanno diventando sempre più intelligenti e "di compagnia". Per agire su questo tipo di impostazioni usando Android o CarPlay è necessario "uscire" dall'interfaccia visualizzata, passare a quella della vettura e poi tornare al sistema dello smartphone con un'operazione decisamente scomoda. La navigazione non viene visualizzata sul cruscotto di guida né sull'head-up display e spesso il volume dell'audio è differente. I software proprietari "conoscono" perfettamente la vettura sulla quale sono installati e permettono un utilizzo più completo e immediato con un'esperienza utente decisamente superiore. Rimane qualche perplessità sulla sicurezza (elemento che non va sottovalutato e che richiede esperienza) e sugli upgrade nel tempo, ma almeno su questo punto le Case sembrano aver colto la potenzialità degli aggiornamenti wireless (Over-the-air) senza dover più passare in concessionaria. *a*

L'INTEGRAZIONE CON GLI SMARTPHONE È UTILE, MA I SISTEMI DELLE CASE SONO MEGLIO INTEGRATI CON TUTTE LE FUNZIONI DELL'AUTO



di **ROBERTO GURIAN**

SPORTIVA

Mercedes CLE Coupè

DIMENSIONI
Lunghezza 4,85 m
Larghezza 1,86 m
Altezza 1,42 m
Peso 1.765/1.870 kg

MOTORIZZAZIONI
Benzina 2.0 da 204 e 258 cv,
3.0 da 381 e 449 cv;
turbodiesel 2.0 da 200 cv

IN VENDITA DA:
già disponibile

Prezzo auto da:
€ **62.443**

E CHIC

LA GAMMA DELLA CASA DELLE STELLA È SEMPRE AMPIA E CON QUESTA COUPÉ CONFERMA CHE NON VUOLE LASCIARE SCOPERTO NESSUN SEGMENTO. ELEGANTE NELLE SUE LINEE, MA ANCHE SPORTIVA CON LA VERSIONE AMG E NON MANCA NEMMENO IL DIESEL

IN MERCEDES la voglia di coupé sportiva continua a essere forte, anche in linea con una filosofia produttiva che cerca di non lasciare scoperto nessun segmento di mercato. Chi non ha paura di rinnegare i motori termici, compresi i tanto bistrattati turbodiesel, si rilancia così nel settore con una nuova sportiva di stazza media, la CLE. Che è già disponibile nella variante a tetto chiuso e che da febbraio potrà essere acquistata anche come Cabriolet.

Per la CLE a Stoccarda hanno pensato a un incrocio che soddisfa le esigenze di due famiglie. La vettura nasce infatti sulla base di telaio della Classe C, ma ha dimensioni da Classe E ed è, di fatto, la coupé più grande nella sua categoria. Il risultato è una sportiva di impostazione classica, pure se al passo con le esigenze stilistiche del nuovo millennio. Difficile che la qualcuno la trovi poco attraente grazie a forme proporzionate ed eleganti della carrozzeria. Il tocco aggressivo si nota nel frontale e nelle nervature aggiunte sul cofano anteriore. Non mancano comunque, in maniera quasi scontata, ruote con pneumatici di generose dimensioni e scarichi sdoppiati.

INNATA ELEGANZA Una linea classica ma allo stesso tempo moderna, caratterizza la CLE Coupé, ultima nata tra le sportive della Mercedes.



La connotazione sportiva del telaio viene anzitutto da un assetto ribassato di 15 mm rispetto a quello della base della Classe C. Chi vuole può inoltre scegliere in opzione il Dynamic Body Control che aggiunge le sospensioni posteriori con controllo dinamico e il retrotreno sterzante. Le versioni d'accesso sono le 2 litri turbodiesel e benzina, con la 220 d Coupè da 200 cavalli e la 200 Coupé da 204 cavalli di potenza, quest'ultima anche con la trazione integrale 4Matic. Sempre a quattro ruote motrici, sono in listino la 300 e la 450 Coupé a benzina, di 2 e 3 litri e con 258 oppure 381 cavalli. Tutte le versioni sono dotate di starter/generatore e rete elettrica da 48 Volt con il sistema che può dare con il boost un surplus di potenza sino a 17 kW (23 cavalli). Ai vertici della gamma c'è la AMG CLE 53 che dispone di ben 449 cavalli ed è in vendita a partire da 101.361 euro.



AMPIA SCELTA
Le CLE dispongono di cerchi in lega specifici di vario disegno anche in funzione del livello di allestimento. La linea, sotto, è da tipica coupé di impostazione tradizionale, con carrozzeria a due porte.



AGGRESSIVA GIÀ NELLE LINEE
La versione AMG ha dettagli estetici che la rendono subito individuabile e ne evidenziano la sua indole sportiva.

POTENZA ESAGERATA
Mercedes CLE 53 4Matic+

LA VERSIONE DI PUNTA della gamma è ancora una volta la Mercedes-AMG, che per l'esattezza si chiama CLE 53 4Matic+. Il punto di forza viene dal 6 cilindri in linea di 2.999 cm³ che è accreditato di ben 449 cavalli di potenza grazie alla presenza combinata di un tradizionale turbocompressore e un compressore elettrico. Notevole anche la coppia massima che, in overboost, raggiunge i 600 Nm per 12" dalla già ragguardevole base di 560 Nm a partire da 2.200 giri sino a quota 5.000. Le prestazioni indicano in 4"2 il tempo per accelerare da 0 a 100 km/h,

ERGONOMIA E PULIZIA
Gli interni sono rifiniti con cura. In mezzo della plancia campeggia il grande touchscreen centrale da 12,9" che funge da centro di controllo dell'evoluto sistema multimediale MBUX.

Come ci si deve aspettare, l'abitacolo a due posti più due è finito con cura e materiali di ottimo livello. La posizione di guida è da sportiva, e in auto si scende anziché salire, come su una coupé che si rispetti. Il sistema multimediale MBUX è stato ulteriormente aggiornato, imperniato su un grande touchscreen centrale da 12,9". Di spicco anche l'impianto audio firmato Burmester, che può arrivare agli estremi della divisione del suono in 17 diversi altoparlanti grazie alla tecnica Dolby Atmos. Alla guida, la CLE piace per l'impostazione sportiva e una buona precisione nel seguire le traiettorie impostate. Questo è ulteriormente migliorato dalle ruote posteriori sterzanti in opzione che, oltretutto, facilitano le manovre nello stretto quando agiscono in controfase. Bene anche il cambio automatico a 9 marce, utilizzabile anche come manuale tramite le leve al volante. Anche la dotazione di sistemi di controllo e sicurezza attiva è completa, pure se è possibile disattivarli per una più soddisfacente guida al limite. In prova con la turbodiesel e la 2 litri a benzina meno potente abbiamo potuto apprezzare prestazioni simili, con una velocità di punta che per la CLE 200 è di 240 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 orari effettuabile in 7"4. Come al solito, la versione a gasolio in cui giustamente continua a credere la Mercedes offre notevoli percorrenze per litro di carburante. *a*

mentre la velocità massima è limitata a 250 km/h, che possono diventare 270 in opzione a pagamento. Modificata nella carrozzeria, con appendici e profili aerodinamici specifici, la versione ha anche carreggiate allargate rispetto alle CLE Coupé del resto della famiglia. È diverso pure l'impianto frenante, adeguato alle prestazioni, e sono previsti cerchi da 19" con quelli da 20" a richiesta come optional. La trazione è integrale, con possibilità di variare le modalità di guida. In opzione con il Dynamic Plus c'è quella Race che ha una modalità Drift in grado di far sbandare in modo controllato il retrotreno sino a un angolo di 90°.







ESTREMA IN TUTTO
Il potente 6 cilindri in linea di 3 litri da 449 cavalli, a sinistra. I cerchi da 20 pollici, a lato. Gli interni con sedili sportivi, sopra.



di **SIMONLUCA PINI**

SENZA RIMPIANTI

POCHE MODIFICHE
Nessuna rivoluzione stilistica ma una serie di modifiche pensate per esaltare l'anima racing della 2 posti inglese.

LA NUOVA GENERAZIONE DELLA SUPERSPORTIVA INGLESE DICE ADDIO ALLO STORICO DODICI CILINDRI, MA NON ALLE PRESTAZIONI CON IL POTENTE V8 BITURBO

Aston Martin Vantage

DIMENSIONI
Lunghezza 4,49 m
Larghezza 2,04 m
Altezza 1,27 m
Peso 1.605 kg a secco

MOTORIZZAZIONE
Benzina V8 Twin Turbo 4,0 litri da 665 cavalli e 800 Nm

IN VENDITA DA:
primavera

Prezzo auto da:
€ N.D.





DESIGN RIVISTO, interni completamente rinnovati, connettività all'avanguardia, ma soprattutto un motore V8 in grado di non far rimpiangere l'iconico V12. L'Aston Martin Vantage si rinnova profondamente e lo fa partendo da un design aggiornato e soluzioni tecniche pensate per garantire il massimo piacere su strada. Esteticamente mostra una lunga serie di novità, come la carrozzeria allargata e il nuovo design dei fari Matrix Led con DRL integrati, caratterizzati dalla nuova firma di Aston Martin e per il ritorno dell'iconico side strake Aston Martin con le prese d'aria riviste su ciascuna fiancata. Fronte colorazione, oltre ai 21 tinte a disposizione, può essere personalizzata grazie al programma Q by Aston Martin. Alimentata da un motore 4.0 Twin-Turbo V8 notevolmente rielaborato e costruito a mano, la nuova Vantage è la più veloce nella storia del Marchio. In grado di scaricare a terra fino a 665 cavalli e una coppia di 800 Nm, aumenta la potenza di 155 cv e 115 Nm rispetto al precedente V8. Nonostante la potenza minore rispetto al precedente V12, da 700 cavalli, le prestazioni sono migliorate come confermato dalla velocità massima arrivata a 325 km/h e 3,4 secondi per coprire lo scatto da 0 a 100 km/h. L'accelerazione con partenza da fermo è stata perfezionata con l'introduzione del nuovo sistema Launch Control. Completamente integrata con il gruppo propulsore, la trasmissione ZF a 8 rapporti e il controllo di stabilità, quando viene attivato, il Launch Control consente di erogare la coppia massima consentita dalle condizioni, utilizzando l'E-Diff, il controllo dello slittamento dell'ESP e la gestione della coppia del motore per mantenere lo slittamento delle ruote nell'intervallo ottimale per tutta la durata del lancio. Si può anche impostare la quantità precisa di slittamento che si desidera durante il lancio, modificando il sistema ATC (Adjustable Traction Control), riducendo o aumentando la quantità di slittamento controllato delle ruote consentito dal sistema Launch Control o consentendo il pieno controllo dell'acceleratore impostando l'ATC su Traction Control Off.
Caratterizzata da una distribuzione dei pesi 50:50, la nuova Vantage dichiara una dinamica migliorata grazie a componenti aggiuntivi di



MORDERE L'ASFALTO
La Vantage monta cerchi in lega da 21 pollici su pneumatici Michelin Pilot Sport S 5 specifici. In opzione anche i freni carboceramici.




TOCCO DIGITALE
In plancia arriva il nuovo schermo touchscreen da 10,25" posizionato nella parte alta del tunnel centrale.



irrigidimento della sottoscocca per una maggiore rigidità torsionale complessiva. Tra le modifiche apportate vi è una traversa anteriore ridisegnata e riposizionata, che è stata spostata all'indietro per aumentare la rigidità del punto di montaggio della sospensione anteriore a doppio braccio per migliorare la sensazione di sterzata in posizione centrale e decentrata. Dietro, la Vantage, beneficia di un aumento del 29% della rigidità sotto carico in curva, grazie a un maggiore rafforzamento laterale tra le torri delle sospensioni posteriori. Gommata con pneumatici Michelin Pilot Sport S 5 con codice "AML", da 275/35 R21 all'anteriore e 325/30 al posteriore realizzati appositamente per la Vantage. Monta di serie cerchi in lega forgiati da 21" disponibili con tre disegni. Di serie sono presenti dischi anteriori da 400 mm in ghisa e posteriori da 360 mm; in opzione non mancano i freni carboceramici in grado di ridurre il peso di 27 kg. Salendo a bordo si viene accolti dagli interni profondamente rivisti, dove spicca lo schermo touchscreen da 10,25" posizionato nella parte alta del tunnel centrale. Secondo modello a essere dotato dell'infotainment di nuova generazione di Aston Martin, sempre connesso grazie alla e-sim integrata, è interamente personalizzato e compatibile con dispositivi iOS e Android. La produzione della Vantage inizierà nel primo trimestre del 2024 e le prime consegne sono previste per il secondo trimestre dello stesso anno.

SOUND DI QUALITÀ
L'impianto audio sorround opzionale Bowers & Wilkins monta 15 diffusori e doppia amplificazione da 1.170 W.







di **CESARE CAPPA**

SEMPRE PIÙ VELOCE



Audi RS 6 Avant GT

DIMENSIONI
Lunghezza 4,99 m
Larghezza 1,95 m
Altezza 1,46 m
Peso da 2.135 kg

MOTORIZZAZIONI
Benzina V8 Biturbo da 3.996 cm³. Trazione integrale quattro. Cambio automatico a 8 rapporti. Potenza di 630 cv e coppia di 850 Nm

IN VENDITA DA:
secondo trimestre 2024

Prezzo auto da:
€ **250.000**

PER POCHI APPASSIONATI
La RS 6 GT è una serie limitata a 660 esemplari realizzati in gran parte artigianalmente, da Böllinger Höfe. La livrea si ispira a quella del prototipo su base RS 6 presentato nel 2020 e denominato GTO. Che a sua volta prendeva spunto della mitica Audi 90 che correva nel campionato IMSA.

L'AUDI RS 6 SVELA UN LATO ANCORA PIÙ RACING ADOTTANDO LA SIGLA GT. LA LIVREA SI ISPIRA ALLA CONCEPT GTO DEL 2020, È PRODOTTA IN 660 ESEMPLARI, MA OLTRE ALLA POTENZA DEL V8 DA 630 CV, È LA DINAMICA DI GUIDA CHE FA LA DIFFERENZA





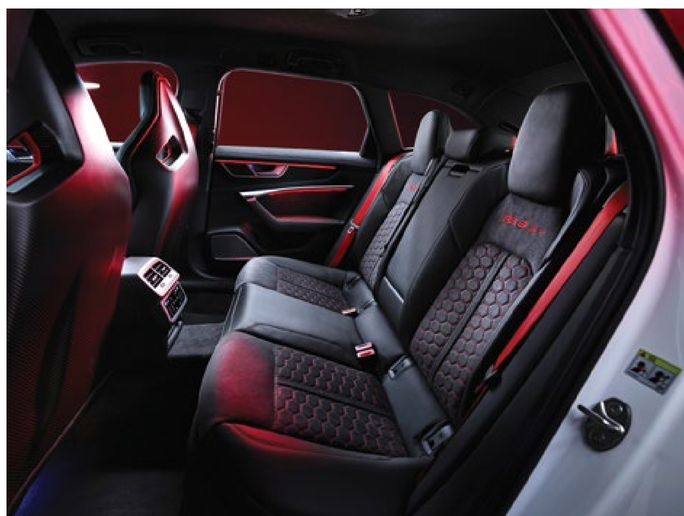
INTERNI RACING
Il layout degli interni non cambia dalle altre versioni sportive ma i braccioli, il cruscotto, la consolle centrale e i pannelli laterali delle portiere sono rivestiti in microfibra Dinamica. La leva del cambio tiptronic a 8 rapporti, sotto.

PENSAVAMO CHE con l'Audi RS 6 in edizione Performance si fosse chiuso definitivamente un capitolo, ma era solo iniziata una nuova storia. Un'avventura in edizione limitata, perché la nuova RS 6 AVANT GT sarà prodotta in sole 660 unità, destinate a tutto il mondo. Rispetto alla Performance di cui sopra non presenta un pacchetto tecnico più prestazionale, conservando i numeri proprio della suddetta Audi. Quindi il V8 biturbo si palesa nell'edizione da 630 cavalli, coadiuvati da 850 Newton metri di coppia. Un biglietto da visita esente da dubbi sul fronte dei numeri, la RS 6 GT passa da 0 a 100 km/h in 3,3 secondi e da 0 a 200 in 10,5 secondi, alimentato da una rivisitazione dell'assetto e del differenziale sportivo posteriore che ne esaltano ulteriormente la dinamica di guida. Almeno sulla carta, perché al momento non ci abbiamo ancora messo mano. Ciò detto la RS 6 GT presenta le stesse specifiche della Performance, sia a livello di motore, sia a livello di trasmissione. Quindi cambi di marcia più rapidi grazie a un nuovo software di gestione e un differenziale centrale di nuova concezione, ancora più leggero e compatto. Distribuisce potenza e coppia con un rapporto 40:60. Fino al 70% può fluire all'asse anteriore e fino all'85% all'asse posteriore in funzione



delle reali condizioni di aderenza. Ma la novità più rilevante, che differenzia la GT dal resto della famiglia RS 6, è proprio il differenziale posteriore sportivo. Un elemento a lamelle a controllo elettronico. Non differisce rispetto al resto della gamma in senso meccanico, ma dal punto di vista elettronico. Gli uomini di Audi

UN COMFORT DA WAGON
Nonostante i sui 650 cv e 850 Nm del propulsore V8 da 3.996 cm³ che permette un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,3 secondi, l'Audi RS 6 GT resta sempre una "familiare". Però sono solo due i posti sui sedili posteriori.





Sport hanno lavorato per rendere l'auto più "smaliziata" al posteriore nei modi di guida più sportivi. A fare poi la differenza è anche l'assetto. L'architettura rimane invariata, ovvero multilink all'avantreno e pure al retrotreno, perché sono gli elementi a spiccare. Sebbene possiate corredare la RS 6 GT di sospensioni sportive RS plus con Dynamic Ride Control (DRC) o di sospensioni pneumatiche adattive RS, di serie si presenta con una dotazione formata da una sospensione regolabile. Ci sono infatti molle più rigide, ammortizzatori a tripla regolazione e stabilizzatori più rigidi (più 30% nella parte anteriore e 80% in quella parte posteriore). Un paio di click e diventa un animale pronto pista. A questo si aggiungono i nuovi pneumatici Continental "Sport Contact 7" 285/30 R22 e ovviamente i cerchi da 22 pollici.
Un quadro più completo di RS 6 GT prosegue analizzando le specifiche stilistiche. In primis spariscono i mancorrenti dal tetto. E poi, per entrare davvero nel clima GT, l'ideale sarebbe sceglierla in una delle tre colorazioni che prevedono un wrapping celebrativo. La più iconica è l'Arkona White che omaggia in tutto e per tutto la mitica Audi 90 che correva nel campionato IMSA. E che di fatto riprende la medesima livrea che la concept RS 6 GTO del 2020 aveva mostrato. Quindi il nero, il grigio e il rosso diventano protagonisti alimentando il fascino di un tempo che fu. Non manca un nuovo spoiler posteriore e nel complesso la vettura sembra più massiccia e atletica, realmente focalizzata alla pista. I badge GT si sprecano lungo il corpo vettura così come a bordo. E il nuovo diffusore trae spunto dall'universo del motorsport. A bordo le dinamiche sono le stesse di sempre, con tutta una serie di appunti che prendono forma attraverso particolari dedicati. I braccioli, il cruscotto, la consolle centrale e i pannelli laterali delle portiere sono rivestiti in microfibra Dinamica. Tutto certamente affascinante, che ovviamente ha portato il prezzo finale a crescere oltre i livelli da supercar. Certo gli esemplari saranno 660 (il 50% destinato all'Europa, più di 40 in Italia) ma il costo supera abbondantemente quota 200mila euro. Ma è pur vero che la RS 6 Avant non è semplicemente una wagon iper vitaminizzata.

ELETTRONICA SPECIFICA
La differenza rispetto alla Performance è la diversa gestione dell'elettronica, settata per sfruttare il differenziale posteriore e rendere la vettura più divertente nella guida sportiva. Ci sono elementi che distinguono questa RS 6 GT, come l'assenza di mancorrenti sul tetto e i nuovi spoiler e diffusore posteriore.





di **FRANCESCO FORNI**

RESTYLING

LA NUOVA GENERAZIONE CAMBIA POCO FUORI, MA MOLTO SOTTO LA PELLE. ALLE RINNOVATE FIRME LUMINOSE, SI AGGIUNGONO POWERTRAIN ALL'INSEGNA DELL'ELETTRIFICAZIONE E INTERNI A TUTTA TECNOLOGIA, DICENDO ADDIO AL DIESEL

DI SOSTANZA



Ford Kuga

DIMENSIONI
Lunghezza 4,63 m
Larghezza 1,88 m
Altezza 1,67 m
Peso n.d.

MOTORIZZAZIONI
1.5 benzina 150 cv,
2.5 full hybrid 180 cv,
2.5 plug-in hybrid, 243 cv

IN VENDITA DA:
marzo

Prezzo auto da:
€ **38.750**

PIÙ AGGRESSIVA
Il frontale della nuova Ford Kuga ha un aspetto più dinamico complici i fari diurni sdoppiati e la mascherina di maggiori dimensioni.



TUTTO ARROSTO e poco fumo. Il restyling di Ford Kuga, uno dei Suv medi più apprezzati, quelli del Segmento C apprezzatissimo in Europa, abbandona le emissioni Diesel e punta tutto sull'elettrificazione, forte del successo della versione plug-in hybrid, la più venduta della sua categoria nel 2021 e nel 2022 nel Vecchio Continente.
Con la nuova serie, in arrivo in questi giorni sul mercato, punta a riprendersi lo scettro. Dovendo affrontare una nutrita schiera di concorrenti, Kuga per il 2024 rivoluziona il suo frontale, offrendo uno sguardo decisamente più affilato. Merito dei paraurti aggiornati, diversi per ogni allestimento, Titanium, ST-Line e Active, al pari di altre finiture. Ma soprattutto dei fari diurni sdoppiati che ben si abbinano con la mascherina dalla superficie maggiore rispetto al modello uscente, dove campeggia il logo dell'Ovale Blu, trasferito dal cofano motore. Di fatto intatto lo stile della coda, rivisto solo nella disposizione.
Maggiore sostanza negli interni. Arriva la nuova versione del sistema di infotainment Sync4, accreditato di una potenza doppia rispetto alla generazione uscente, dotato della connettività 5G con accesso rapido alle informazioni in cloud, della navigazione connessa con avvisi su traffico, della connettività wireless ad Apple CarPlay e Android Auto. Anche Alexa Built-in è di serie, permettendo di accedere all'assistente vocale per porre domande o controllare dispositivi di domotica.
Snelli la plancia, lo schermo centrale è a 13,2 pollici e comandi quasi interamente digitali: sono rimasti quelli fisici della climatizzazione. Sviluppo anche per i sistemi di assistenza alla guida. Il cruise control adattivo può ora azionare automaticamente i freni in prossimità di curve, incroci e nel traffico, mentre il sistema di telecamere a 360 gradi offre una visione aerea per agevolare il parcheggio, la preparazione all'aggancio di un rimorchio o l'utilizzo di un autolavaggio automatico.

QUELLA AVVENTUROSA
Agli allestimenti Titanium e ST Line si aggiunge l'Active, caratterizzato da protezioni sottoscocca e altezza da terra aumentata di 10 mm all'anteriore e 5 mm al posteriore.







DOVE CAMBIA DAVVERO
Nell'abitacolo, la vera rivoluzione, sono spariti quasi del tutto i tasti fisici, con i comandi per le funzioni principali della vettura raggruppate nel display touch da 13,2". Il software dell'infotelematica, il SYNC 4 è connesso e attivabile con comandi vocali. A bordo tutti gli ultimi ADAS, a sinistra.

I sedili scorrevoli della seconda fila possono aumentare lo spazio posteriore per le gambe fino a oltre 1 metro o creare fino a 140 litri di spazio extra nel bagagliaio. Per gli appassionati del genere Kuga può trainare fino a 2.100 kg, coadiuvata dal Trailer Connection Checklist e Trailer Tow Navigation integrate nel Sync4 per la guida col rimorchio. Niente motori a gasolio, scelta che per esempio Volkswagen non ha fatto sulla dirimpettaia Tiguan, Kuga punta tutto sull'ibrido, ottimizzato nel rendimento su tutta la gamma. Si parte dal 3 cilindri 1.5 litri EcoBoost Hybrid, che eroga 150 cavalli, a trazione anteriore e unica versione disponibile col cambio manuale a sei marce. Accreditato di una percorrenza media di 15,9 km/litro. A metà strada il full hybrid col 2,5 litri aspirato abbinato al propulsore elettrico e a trazione integrale anteriore.
Al vertice l'aggiornato powertrain di Kuga 2.5 benzina plug-in hybrid, che passa da 225 a 243 cavalli di potenza di sistema, abbinato a una batteria da 14,4 kWh, accreditata di una percorrenza di 69 chilometri nel ciclo combinato è di 88 in quello urbano.





di **ROBERTO GURIAN**

50 ANNI DI UN'ICONA

REGALO DI COMPLEANNO
Per il suo anniversario la Golf sfoggia un restyling dove cambiano il paraurti e i gruppi ottici, che sono Matrix Led sulle versioni top di gamma. I cerchi, che arrivano fino a 19 pollici, offrono design particolari.

LA GOLF FA MEZZO SECOLO E LO FESTEGGIA CON UN RESTYLING DELL'OTTAVA GENERAZIONE. DESIGN RIVISTO, INFOTELEMATICA ALL'INSEGNA DI CHATGPT E MOTORIZZAZIONI SIA BENZINA, SIA IBRIDE MILD E PLUG-IN. E IL DIESEL? CONFERMATISSIMO!

Volkswagen Golf

DIMENSIONI
Lunghezza 4,28/4,63 m
Larghezza 1,78 m
Altezza 1,44/1,49 m
Peso n.d.

MOTORIZZAZIONI
Benzina 1.5 TSI da 115 e 150 cv, 2.0 TSI da 265 cv, benzina ibrida plug-in da 204 e 272 cv; turbodiesel TDI 2.0 da 115 e 150 cv.

IN VENDITA DA: **n.d.**

Prezzo auto da:
€ N.D.





SEMBRA QUASI incredibile, ma la Golf festeggia il mezzo secolo di vita ed è senza dubbio una delle vetture più longeve, oltre che simboliche, della storia. Con oltre 37 milioni di unità vendute, è anche uno dei modelli preferiti in assoluto in tutto il mondo. Per i 50 anni della Golf, la Volkswagen ha deciso di dare una rinfrescata alla gamma dell'ottava generazione, lanciata nel 2019. Esteticamente, i ritocchi non sono stati troppo marcati, con interventi più importanti a livello delle luci, che sono nuove e ovviamente a Led. Sulle varianti ai vertici della gamma sono previsti fari a Led Matrix con gli abbaglianti che hanno una portata sino a 500 metri di distanza dal mezzo. Ora, inoltre, si illumina anche il logo del Marchio al centro del frontale, mentre è stato ridisegnato il paraurti anteriore. Sono previsti quattro nuovi colori di carrozzeria e aggiunti cinque tipi di cerchi in lega di diverso disegno e di una dimensione sino a 19" di diametro.
A bordo debutta un sistema multimediale di nuova concezione e di quarta generazione per la Volkswagen, siglato MIB4. Il grande touchscreen centrale è previsto in due dimensioni a seconda del livello di equipaggiamento, da 10,4" oppure ben 12,9". L'infotainment promette di essere più semplice da utilizzare anche grazie a una nuova grafica e una diversa struttura delle pagine di accesso alle varie funzioni. Non mancano comunque cursori fisici illuminati per la regolazione di volume e temperatura dell'impianto di climatizzazione per semplificare la vita di conducente e passeggero anteriore. La strumentazione digitale si avvale di uno schermo da 10,2" sotto gli occhi del guidatore che può scegliere, tramite i tasti al

IL CAMBIAMENTO PIÙ GRANDE
Sopra, il posto guida della rinnovata Golf. È previsto un nuovo sistema multimediale con grafica rinnovata che sulle versioni più equipaggiate può contare su uno schermo da 12,9". Anche la strumentazione è completamente digitale.





SPIRITO SPORTIVO
La GTI rimane la versione di punta della gamma Golf. Ha finiture ed equipaggiamenti specifici, cominciando dai sedili anatomici di impostazione sportiva, a sinistra. Sono particolari anche i cerchi in lega da 19", sopra.

volante, tra due diverse grafiche di base, una classica con indicatori circolari e l'altra con uno schema a riquadri. Il volante multifunzione è stato ridisegnato e comunque c'è un assistente vocale evoluto, chiamato IDA e in grado di gestire deverse funzioni oltre che a fornire il più svariato tipo di informazioni. Immancabile, seppure in opzione, la possibilità di avere un head-up display con proiezione sul parabrezza.
Nella gamma delle versioni spiccano le ibride plug-in di seconda generazione, disponibili però solo con la carrozzeria tradizionale della Golf e non in configurazione station wagon Variant. Due le versioni, con la eHybrid da 204 cavalli e la più sportiva GTE da ben 272 cavalli. Entrambe sono dotate di un evoluto motore TSI da 1,5 litri di cilindrata abbinato a un cambio DSG a doppia frizione a sei marce. La batteria è ora da 19,7 kWh di capacità contro i 10,6 kWh precedenti. Questo ha permesso di aumentare l'autonomia in elettrico delle specifiche versioni, con un orizzonte dichiarato di ben 100 km da parte dei responsabili della Volkswagen. Il tutto con un'autonomia complessiva che potrebbe raggiungere i 1.000 km. Migliorata anche la velocità di ricarica, sia dalle colonnine a corrente alternata sia da quelle rapide a corrente continua.
Un ultimo cenno va al sistema di parcheggio Assist Pro, che sulla rinnovata Golf permetterà di far effettuare le manovre anche da remoto tramite gli smartphone. Grazie ad esso è possibile parcheggiare in posizione parallela oppure perpendicolare alla strada. Per quanto riguarda gli allestimenti, in Italia ne sono previsti tre: Life, Style ed R-Line cui si aggiungono quelli, più particolari, delle sportive. Alla classica GTI si affianca infatti la GTE con propulsione ibrida plug-in, come visto. Inoltre, per la prima volta, la Golf GTI può essere dotata di finiture interne in fibra di carbonio.



LE VARIANTI
Le varianti ibride plug-in, sopra, dispongono ora di una batteria da 19,6 kWh con un'autonomia dichiarata di 100 km in modalità elettrica. Nella gamma non mancano le versioni station wagon, le Variant.







PIÙ GRINTOSA
La berlina compatta boema appare più sportiva, soprattutto in questo allestimento top di gamma Monte Carlo: spiccano nuova calandra ottagonale, paraurti ridisegnati (nella foto sotto, anche il posteriore) e fari a matrice di Led.

Škoda Scala

DIMENSIONI
Lunghezza: 4,36 m
Larghezza: 1,79 m
Altezza: 1,47 m
Peso: 1.600 – 1.730 kg

MOTORIZZAZIONI
Benzina 1.0 tre cilindri turbo da 95/115 cv e 175/200 Nm.
Benzina 1.5 quattro cilindri turbo da 150 cv e 250 Nm

IN VENDITA DA: **già in vendita**

Prezzo auto da:
€ **25.350**

RESTYLING... INTELLIGENTE

I modelli compatti del marchio "simply clever" si aggiornano, con novità estetiche, funzionali e meccaniche: più tecnologia, tante le dotazioni di serie e motori – tutti turbo a benzina – più efficienti

FIN DAL 2019, Scala e Kamiq si sono affermate in Europa nei rispettivi segmenti. A parlare sono i numeri: oltre 670.000 gli esemplari immatricolati per due veicoli compatti – berlina e "City Suv" – dalla destinazione d'utilizzo differente, ma con molte cose in comune. Entrambi sono, infatti, basati sulla piattaforma MQB-A0 del Gruppo Volkswagen, condividendo base tecnica e opzioni di propulsione. Il 2024 porta con sé l'aggiornamento di metà carriera, con look rinnovato, maggiore attenzione alla sostenibilità e novità dal punto di vista delle motorizzazioni, tutte a benzina e trazione anteriore, con il 1.0 tre cilindri TSI che passa da 110 a 115 cv di potenza. In ogni caso, la "monoalimentazione" (precedentemente trovavano posto sotto al cofano anche propulsori Diesel e metano) anticipa anche il totale abbandono della meccanica a combustione: tra pochi anni, i due modelli saranno sostituiti da una vettura 100% elettrica. Ma torniamo al presente. I cambiamenti estetici sono perlopiù concentrati su frontale e posteriore, dalle linee più nette e aggressive. Debuttano gruppi ottici Matrix Led (di serie sull'allestimento

INTERNI SOSTENIBILI
L'abitacolo, ancora più tecnologico, è più rispettoso dell'ambiente grazie all'adozione di tessuti riciclati e pannelli in fibra vegetale (canapa e kenaf). "Green" anche alcuni elementi esterni, con elementi in plastica di recupero e farine di legno.







BEST SELLER
Entrambi basati sulla piattaforma Volkswagen MQB-A0, i due modelli compatti hanno raggiunto eccezionali risultati di vendita – più di 670.000 esemplari - in oltre 60 mercati. (410.000 Kamiq e 260.000 Scala).

Monte Carlo, ai vertici della gamma), nuovi cerchi e tinte carrozzeria, oltre al portellone posteriore elettroattuato con funzionalità "Virtual Pedal" (azionamento a piede, ndr). L'abitacolo, poi, si aggiorna per materiali di rivestimento e finiture, con impiego di tessuti riciclati e pannelli in fibre vegetali. Anche il celebre raschietto per il ghiaccio, posto dietro lo sportellino del serbatoio carburante, è ora ricavato da plastica di recupero. Aumenta, inoltre, l'esperienza digitale a bordo con coppia di schermi di serie da 8,25 pollici, che arrivano fino a 10,25 optando per il Virtual Cockpit della strumentazione. Inedite anche le prese USB-C da 45 Watt, a richiesta, in grado di alimentare un pc portatile.

A proposito di tecnologia, entrambe le vetture possono contare su una lunga lista di ADAS di serie, con la possibilità di aggiungere quelli attivi, per guida semiautonoma di secondo livello. Ciò, unito all'elevata sicurezza passiva (scocca in acciai alto-resistenziali e fino a nove airbag) ha permesso di ottenere le cinque stelle nei test Euro NCAP. Passando al lato meccanico, i propulsori turbo-benzina TSI di generazione evo2 – disponibili con cambio manuale o automatico DSG - migliorano per efficienza e fluidità d'erogazione, contenendo al contempo i consumi di carburante. Merito, ad esempio, di iniettori a dieci fori, catalizzatore a tre vie con filtro antiparticolato e maggiore resistenza termica dei turbocompressori. L'unità top di gamma quattro cilindri 1.5 TSI da 150 cv, in particolare, si aggiorna per gestione della disattivazione dei cilindri (ACT+), più fluida ed efficace. Già in vendita, le prime unità di Scala e Kamiq saranno consegnate a marzo. (*Gianluca Guglielmotti*)

CITY SUV
Il Suv compatto, secondo modello più venduto per Škoda, sfoggia look più robusto e dotazioni di alto livello. Il posteriore, con nuovo lettering per il logo, ha il portellone con l'inedita apertura "hands free".





Škoda Kamiq

DIMENSIONI
Lunghezza: 4,25 m
Larghezza: 1,79 m
Altezza: 1,53 m
Peso: 1.674 – 1.800 kg

MOTORIZZAZIONI
Benzina 1.0 tre cilindri turbo da 95/115 cv e 175/200 Nm.
Benzina 1.5 quattro cilindri turbo da 150 cv e 250 Nm

IN VENDITA DA:
già in vendita

Prezzo auto da:
€ 24.700





L'ANNO DEL TORO... SCATENATO

2023 all'insegna dei record di vendite e di fatturato per Lambo

LAMBORGHINI ha superato le diecimila auto vendute nel mondo nle 2023. Un record per Sant'Agata, che soltanto nel 2018 aveva toccato quota cinquemila. Da allora la crescita, grazie al Suv Urus, è stata esponenziale arrivando in appena cinque anni a raddoppiare le vendite, avvicinandosi alla storica rivale Ferrari, che ha dovuto aspettare il 2019 per superare a sua volta questa soglia. Così Lamborghini, con un fatturato 2023 che toccherà i 2,5 miliardi di euro, chiude tra i record la stagione in cui ha festeggiato i 60 anni del Marchio nato nel 1963. E per bocca del suo presidente rilancia il piano "Direzione Cor Tauri". «*È la direzione per portare Lamborghini verso un futuro elettrificato e più sostenibile entro il 2030. Il piano prevede l'elettrificazione di tutta la gamma e la decarbonizzazione della fabbrica di Sant'Agata riducendo del 40% le emissioni di CO_2 su tutta la catena del valore: dalla fabbrica alle vetture*», ha spiegato Winkelmann. Per il piano, Lamborghini investirà nei prossimi anni quasi 2 miliardi di euro. Spiega Winkelmann: «*Con la Revuelto abbiamo introdotto la nostra prima supercar ibrida; a primavera 2024 lanceremo al versione PHEV della Urus e a fine anno la nuova generazione della Huracán, che si chiamerà diversamente ed avrà anch'essa un propulsore ibrido plug-in. Quindi dal 2025 saremo i primi costruttori di auto al mondo a vantare l'intera gamma elettrificata. Nel 2028 presenteremo la prima elettrica, anticipata dalla concept Lanzador, che abbiamo mostrato la scorsa estate. Per costruire questo modello assumeremo nei prossimi due anni oltre 500 persone portando così il nostro organico a tremila dipendenti*». *(Alberto Sabbatini)*

RINNOVO QUASI TUTTO DIGITALE

La BMW Serie 4 cambia lo sguardo e diventa molto più hi-tech

NON CAMBIANO esternamente, ma gli interni e sotto al cofano. La BMW serie 4, nelle sue declinazioni Coupé e Cabrio e nelle più cattive varianti M si aggiornano, infatti, nello stile con modifiche quasi impercettibili, ma con interni sempre più digitali e quel tocco di potenza in più che non guasta mai. Fuori, il tratto più distintivo di tutti, il grande doppio rene che ha fatto discutere, resta al suo posto, mentre il restyling riguarda i fari dalla nuova grafica, con gli elementi delle luci diurne in verticale, tra i moduli del proiettore full Led. Internamente l'aggiornamento è più scenografico, con il debutto del Curved Display che integra su un unico pannello la strumentazione, su uno schermo da 12,3", e l'infotelematica su uno da 14,9". Tutti i motori, a 6 o 4 cilindri sono mild hybrid. L'offerta parte dalla 420i da 184 cv, prosegue per la 430i da 245 cv e sale fino ai 374 cv della M440i. I turbodiesel disponibili sono il 420d da 190 cv, il 430d a 286 cv e l'M440d da 340 cv. Per quanto riguarda le versioni supersportive M, confermato il 3.0 benzina da 480 cv. Sale, invece, lo step di potenza per la versione Competition che tocca i 510 cv, che diventano 530 se presa con la trazione integrale M xDrive.



CINGOLATA E PRONTA A TUTTO

NISSAN ha allestito una X-Trail per le esigenze del soccorso in montagna. Con 4 cingoli al posto delle ruote, una barella al posto dei sedili posteriori, la realizzazione di un posto per un medico, portapacchi specifico, sirena e un verricello nel paraurti anteriore è nata così la X-Trail Mountain Rescue che, grazie soprattutto alla trazione integrale e-4ORCE, è veramente pronta a tutto. La vettura sarà esposta in un box di vetro a Cervinia e serve anche a promuovere un comportamento responsabile fra gli appassionati di sport invernali.



ARIA DI FAMIGLIA

Tempo di restyling per la Bayon, che diventa una "piccola" Kona



SI È RIFATTA il look, dentro e fuori. A tre anni dal lancio la Bayon, il crossover di segmento B di Hyundai, ha ricevuto un importante aggiornamento di stile e di dotazioni, mentre conferma in toto lo schema meccanico. Il design segue il nuovo corso coreano, in particolare quello inaugurato dalla Kona, con i Led uniti dalla firma luminosa Seamless Horizon e il paraurti ridisegnato per darle un aspetto più grintoso. In questo restyling debuttano i nuovi cerchi da 16" e 17" e le colorazioni Lumen Grey Pearl, Meta Blue Pearl, Lucid Lime Metallic e Vibrant Blue Pearl abbinate al tetto a contrasto. Nell'abitacolo, il cockpit digitale e le funzioni dell'infotainment sono stati migliorati con aggiornamenti OTA. Le luci interne sono tutte a Led e possono essere regolate dai passeggeri su diverse gradazioni di colori. Sul piano della sicurezza, sulla Bayon sono disponibili: il Lane Following Assist, il Forward Collision-Avoidance Assist, il Navigation-based Smart Cruise Control e il Blind-Spot Collision-Avoidance Assist. Come detto, confermati i motori: il 1.2 bifuel benzina/GPL da 82 cv, il benzina 1.2 aspirato da 84 cv e il 1.0 turbo mild hybrid da 100 cv.

SPAZIOSA
La Bayon è nata sulla base tecnica della i20. Con 10 cm in più (arriva a 4,18 m di lunghezza) riesce a offrire più spazio a bordo, grazie anche al bagagliaio che arriva a 411 litri di volume.

RESTYLING DI STILE E DI POTENZA

La Q7 si rinnova. Lo sguardo, con i nuovi fari, diventa "laser" e sotto al cofano non rinuncia al Diesel e al V8



L'AMMIRAGLIA della gamma Suv dei Quattro Anelli si rinnova, con un'operazione restyling che ha riscritto il frontale, le luci anteriori e posteriori, portato un aggiornamento al software dell'infotainment e non ha rinunciato ai motori Diesel. Anche le dimensioni sono sempre imponenti: la vettura misura 5 metri di lunghezza e 1,97 di larghezza, enfatizzate dal nuovo muso con la calandra singleframe a esagoni più ampi e soprattutto i nuovi fari Matrix Led HD, con punti luce laser che si attivano sopra i 70 km/h per migliorare la visibilità. Dietro, invece, debuttano i nuovi gruppi ottici Oled. Nell'abitacolo l'impostazione non cambia, con la conferma delle configurazione a 5 o 7 posti. Inoltre, dall'Audi Virtual Cockpit sarà possibile avere una visione completa delle informazioni ricevute dagli ADAS di secondo livello e in più il sistema di infotelematica è stato aggiornato nelle funzionalità e nella grafica con il software MIB 3, che porta la possibilità di installare app. I motori disponibili in gamma sono il 3.0 V6 turbodiesel da 231 o 286 cv e il V6 benzina da 340 cv, tutti mild hybrid e abbinati all'automatico a otto rapporti. Al top, il 4.0 V8 da 507 cv. Tra gli optional, le sospensioni pneumatiche e l'asse posteriore sterzante per migliorare la manovrabilità. Sul mercato italiano è attesa per giugno. I prezzi, al momento noti solo per la Germania, partono da 79.300 per arrivare a 112.000.





ALFA ROMEO TRIBUTO ALL'ITALIA

Presentata la gamma speciale dedicata alle origini del Biscione

I SEMAFORI di Milano, l'asfalto dell'autostrada, i tornanti delle montagne di Trivero (BI). Tre percorsi diversi che abbiamo potuto testare alla guida di una Alfa Romeo Stelvio e di una Tonale nella nuova versione Tributo Italiano, prima serie speciale globale del Biscione. Serie che coinvolge Stelvio, Tonale e Giulia, nata per celebrare l'eccellenza manifatturiera italiana. In Tributo Italiano l'Italia è protagonista nella scelta dei colori della carrozzeria: Rosso Alfa, Bianco Alfa e Verde Montreal. Il body kit in tinta con la carrozzeria risalta i nuovi cerchi in lega da 21" per Stelvio, 19" per Giulia e 20" per Tonale, con pinze freno rosse Brembo. La bandiera italiana è presente anche sulla calotta degli specchietti. All'andata guidiamo una Stelvio in Verde Montreal 2.2 turbodiesel da 210 cv a trazione integrale. Ottima la posizione di guida, per un'auto che fa della perfetta ripartizione dei pesi e del baricentro ribassato il proprio punto di forza. In autostrada il turbo fa il suo dovere, ma è tra i tornanti che Stelvio ci fa divertire. Lo sterzo è reattivo, preciso, con un ottimo inserimento in curva. Al ritorno saliamo a bordo di una Tonale plug-in hybrid Q4 da 280 cv. Un'auto in cui il motore termico, la batteria e il propulsore elettrico fanno salire il peso a 1.835 kg, fattore chiave a livello di performance. Mentre la Stelvio dà la sensazione di essere all'interno di un Suv sportivo, Tonale può giocare le sue carte nel segmento dei Suv pensati più per il comfort. (*Daniele Drago*)

CIRELLI, IL NUOVO CHE AVANZA DALLA CINA

Produzione iniziata in Asia e ultimata in Italia. Ecco il nuovo Brand

CIRELLI Motor Company è un nuovo brand con sede legale a Milano, specializzato nell'assemblaggio e sviluppo di autoveicoli importati dalla Cina. Dall'Asia arrivano semilavorati al 70%, il restante 30% ultimato negli impianti di Landstuhl (GER), Bergamo, Alessandria e Verona. "*Il progetto è nato nel 2016* - ci ha raccontato il presidente Paolo Daniele Cirelli - *con l'idea di costruire una sportiva. Da qui sono iniziate discussioni e trattative con il mondo asiatico*". Alla fine, però, la sportiva è rimasta nei piani e sul mercato sono arrivati i Suv Cirelli 2, 3, 4, 5, il multispazio 7. Nel corso del 2024 arriveranno un pick-up, il Cirelli 8 e un Suv, il 9, PHEV. "*Il 30% che facciamo in Italia* - prosegue Cirelli - *riguarda l'assemblaggio dell'aria condizionata, la preparazione della carrozzeria, modifiche ai paraurti e l'installazione dell'impianto a GPL, sviluppato dai nostri ingegneri*". L'azienda ha rapporti aperti con tante realtà cinesi, in particolare con Dongfeng. La commercializzazione, però, dei modelli 2 e 4, fatti su base Baic è, al momento, al centro di un dibattito. Il produttore cinese ha un accordo esclusivo con la molisana DR e secondo quanto comunicato in maniera congiunta da entrambi i brand, Cirelli non avrebbe l'autorizzazione per vedere i suddetti veicoli. Dal canto suo Cirelli ha ribadito di essere in regola con autorizzazioni e normative italiane ed europee, e di aver sempre indicato Baic come Costruttore dei modelli citati. Vi terremo aggiornati.





ABBANDONA AL DIESEL MA C'È L'IBRIDO

DACIA DUSTER è diponibile con tre motori e quattro allestimenti. Si più scegliere tra: ECO-G, il 1.0 turbo benzina/GPL da 101 cv, TCe 130, il 1.2 turbo benzina mild hybrid dal 130 cv, anche con trazione 4X4, e la versione Hybrid 140 con il 1.6 benzina full hybrid dalla potenza combinata di 140 cv. Gli allestimenti sono quattro. Il prezzo varia a seconda di dotazioni e propulsore. Si parte dai 19.700 euro per la Essential. A 21.400 euro c'è l'Expression. Il top della gamma, a partire da 27.900 euro se in versione Hybrid 140, l'Extreme, più votato all'avventura o il Journey, allestimento declinato al comfort.

SPORTIVA DA MANUALE

Sulla Z4 debutta la trasmissione manuale a sei rapporti



BMW HA ASCOLTATO le preghiere dei tanti puristi appassionati della guida e alla fine li ha accontentati, creando la BMW Z4 M40i Edition Pure Impulse, la rodaster speciale in versione manuale a sei rapporti. Un motore a sei cilindri in linea, un manuale e la trazione posteriore è uno schema al quale la Doppia Elica non rinuncia e questa Z4 raccoglie l'eredità di modelli storci come la 328 del 1936, la Z1 del 1987 e la Z3 Roadster del 1995. Oltre ad aggiungersi alle moderne M2, M3 e M4, disponibili con il terzo pedale. Nello specifico, la trasmissione manuale che permette al motore di scaricare a terra 340 cv e bruciare lo 0-100 km/h in 4"6 è un'unità sviluppata esclusivamente per la BMW Z4 M40i. Si tratta di una trasmissione modulare BMW che incorpora componenti specifici M per il set di ingranaggi e gli alberi, modificati per la potenza del motore sei cilindri in linea. Anche il meccanismo di cambio esterno, che comprende la leva del cambio, la sua guida e il collegamento alla trasmissione, è stato realizzato su misura per la roadster. A completare il tutto, affinamenti di assetto, con ammortizzatori adattivi, sterzo a rapportatura variabile, molle più rigide e cerchi da 19" all'anteriore e 20" al posteriore. Prezzi? Ancora da comunicare.

NEL RISPETTO DELLA TRADIZIONE
La Casa bavarese non intende rinunciare alle emozioni della guida analogica. Dopo le M2, M3 e M4 arriva anche la Z4 con il terzo pedale.



DALLA PISTA ALLA STRADA

Attingendo a piene mani dall'esperienza nel motorsport, Toyota aggiorna la GR Yaris con più potenza e un nuovo automatico a 8 rapporti

L'ALTER EGO cattivo della compatta giapponese è diventato ancora più cattivo. La GR Yaris è stata aggiornata con un nuovo cambio, più cavalli e altri upgrade a livello estetico. Il tre cilindri 1.6 turbo benzina, è stato potenziato con altri 19 cv e ora tocca quota 280 cv e 390 Nm di coppia. Boost che arriva anche grazie a una migliorata affidabilità dei componenti, raggiunta con la distribuzione rinforzata, un nuovo materiale per le valvole di scarico e un aumento della pressione di iniezione del carburante. In aggiunta al manuale a sei marce, debutta come optional l'automatico a otto rapporti che, tramite l'elettronica, rileva anche come il guidatore sta utilizzando freni e acceleratore in modo da anticipare la cambiata quando è necessario, per riflettere le intenzioni del conducente. Anche l'abitacolo è di ispirazione racing, con i comandi posizionati per dare al pilota accesso chiaro e rapido. Il campo visivo del guidatore è stato migliorato abbassando il bordo superiore del cruscotto di 50 mm, cambiando la posizione dello specchietto retrovisore e inclinando il pannello di controllo di 15 gradi verso il conducente. La strumentazione include un nuovo digital cockpit da 12,3" con due layout: normale e sport, quest'ultima con una visualizzazione delle informazioni incentrata sulle prestazioni sportive. In onore ai suoi piloti di punta nel WRC, Toyota produrrà anche versioni speciali denominate Sébastien Ogier Special Edition e Kalle Rovanperä Special Edition.



IN ATTESA DI UNA REGINA

DAL 23 AL 25 FEBBRAIO LE SETTE FINALISTE SARANNO A COURMAYEUR. NON PERDETE L'OCCASIONE DI GUIDARE LE VETTURE E PRENDERE PARTE ALL'INCONTRO APERTO AL PUBBLICO SUL FUTURO DELLA MOBILITÀ



Gli scenari di piazza Tre Torri a Milano CityLife e di Breuil-Cervinia hanno fatto da palcoscenico per i primi due eventi dedicati alle sette finaliste del premio The Car of The Year promossi da noi di *Auto*, la testata italiana organizzatrice con altre otto europee del prestigioso riconoscimento che si svolge del 1964. Appassionati e lettori hanno così potuto vedere e guidare le vetture che si contendono questo ambìto premio: BMW Serie 5/i5, BYD Seal, Kia EV9, Peugeot 3008/E-3008, Renault Scenic E-Tech Electric, Toyota C-HR e Volvo EX30. Esposta e in test drive anche la Jeep Avenger Auto dell'Anno 2023 e che è attualmente ancora in carica fino all'elezione della nuova "regina" che avverrà in occasione del Salone di Ginevra il 26 febbraio. Nei due appuntamenti di Milano e Breuil-Cervinia sono state oltre 200 le persone hanno provato le vetture. La prossima e

AL CENTRO DELLA CITTÀ
L'esposizione delle vetture a Milano CityLife in Piazza Tre Torri. Nelle tre giornate di fine gennaio tanti appassionati e curiosi attorno alle vetture.



COME PROVARE LE FINALISTE DI THE CAR OF THE YEAR

A Courmayeur l'ultima tappa per guidare quella che sarà la vincitrice

NELL'ULTIMO appuntamento di Courmayeur, dal 23 al 25 febbraio, sarà ancora possibile guidare le vetture finaliste di The Car of The Year, coadiuvati come sempre dagli istruttori di guida sicura di X-Leader - X-Driving School. Provare una o più vetture finaliste di The Car of The Year è facile. Ci si può prenotare attraverso il sito **www.auto.it** nella sezione The Car of The Year compilando la scheda di adesione, indicando la vettura che si vuole provare e anche l'orario, (accanto trovate anche il **QR Code** che vi porta direttamente alla scheda di prenotazione). Oppure basta presentarsi nei giorni dell'evento al **desk, presso l'esposizione** delle auto, e compilare con le hostess la scheda di prenotazione per effettuare il test drive quando la vettura prescelta sarà libera. La prenotazione sul sito garantisce però il test drive e la disponibilità della vettura nell'orario prescelto. Consigliamo comunque di recarsi al desk 15 minuti prima dell'orario stabilito per poter effettuare tutte le procedure di registrazione.







ultima tappa degli eventi organizzati da noi di *Auto* è a **Courmayeur dal 23 al 25 febbraio, nella piazza dello Chalet de l'Ange, nella centralissima Via Roma**. L'evento di Courmayeur è anche l'occasione per organizzare un incontro, aperto al pubblico, sul futuro della mobilità con la partecipazione di istituzioni locali e responsabili delle Case auto. L'incontro si terrà sabato 24 febbraio alle ore 17:30 presso la sede del CSC, con ingresso da via Croux. Partner del magazine *Auto* nell'organizzazione degli eventi Free To X, la società del Gruppo Autostrade, che si occupa di realizzare infrastrutture di ricarica sulla rete autostradale. Durante i due eventi i nostri tester e la redazione di *Auto* erano presenti nelle tre giornate per svelare agli appassionati i segreti delle vetture finaliste. Tante le domande sulle vetture, ma anche moltissime sulla transizione della mobilità verso l'elettrico. Prezzi delle vetture, incentivi e costi per la ricarica delle batterie, sono stati gli argomenti più dibattuti che restano il freno per molti verso la nuova alimentazione a zero emissioni. Uno dei momenti più importanti di questi eventi di The Car of The Year è proprio il contatto con gli utilizzatori senza la presenza di esponenti delle Case auto che, essendo di parte, possono frenare i commenti sulle vetture. (*Marcello Martucci*) *a*



TEST DRIVE Il desk dove registrarsi per prenotare i test drive, sopra. La postazione di Free To X. la società del Gruppo Autostrade, partner di Auto nell'organizzazione degli eventi, sopra. Le vetture pronte per i test drive, a destra.

L'ALBO D'ORO
DAL 1964

1964	ROVER 2000
1965	AUSTIN 1800
1966	RENAULT 16
1967	FIAT 124
1968	NSU RO 80
1969	PEUGEOT 504
1970	FIAT 128
1971	CITROËN GS
1972	FIAT 127
1973	AUDI 80
1974	MERCEDES 450S
1975	CITROËN CX
1976	SIMCA 1307/1308
1977	ROVER 3500
1978	PORSCHE 928
1979	SIMCA HORIZON
1980	LANCIA DELTA
1981	FORD ESCORT
1982	RENAULT 9
1983	AUDI 100
1984	FIAT UNO
1985	OPEL KADETT
1986	FORD SCORPIO
1987	OPEL OMEGA
1988	PEUGEOT 405
1989	FIAT TIPO
1990	CITROËN XM
1991	RENAULT CLIO
1992	VOLKSWAGEN GOLF
1993	NISSAN MICRA
1994	FORD MONDEO
1995	FIAT PUNTO
1996	FIAT BRAVO/BRAVA
1997	RENAULT SCÉNIC
1998	ALFA ROMEO 156
1999	FORD FOCUS
2000	TOYOTA YARIS
2001	ALFA ROMEO 147
2002	PEUGEOT 307
2003	RENAULT MÉGANE
2004	FIAT PANDA
2005	TOYOTA PRIUS
2006	RENAULT CLIO
2007	FORD S-MAX
2008	FIAT 500
2009	OPEL INSIGNIA
2010	VOLKSWAGEN POLO
2011	NISSAN LEAF
2012	OPEL AMPERA
2013	VOLKSWAGEN GOLF
2014	PEUGEOT 308
2015	VW PASSAT
2016	OPEL ASTRA
2017	PEUGEOT 3008
2018	VOLVO XC40
2019	JAGUAR i-PACE
2020	PEUGEOT 208
2021	TOYOTA YARIS
2022	KIA EV6
2023	JEEP AVENGER



di **SIMONLUCA PINI**



CAMBIO DI

Per decenni il termine Telepass è stato sinonimo di **pagare l'autostrada senza doversi fermare** al casello. Dal 2022, con l'arrivo di UnipolMove, la parola telepedaggio è iniziata a entrare nel dizionario degli automobilisti italiani. Ma vediamo come sono cambiate le nostre abitudini, facendo un passo indietro. Estate 1990, in Italia si disputano i Mondiali di Calcio. L'Italia arriva terza e la Germania dell'Ovest diventa Campione del Mondo in un'Europa dove il muro di Berlino deve ancora cadere gli italiani si mettono in viaggio per le tanto attese vacanze agostane, fatte di interminabili file e lunghe code ai caselli dove si paga in contanti o con la Viacard. Qualcosa però stava cambiando, come sottolineato dai cartelli gialli con la scritta Telepass a indicare una corsia preferenziale per il pagamento. Oggi è la normalità, ma oltre 30 anni fa era una possibilità riservata a chi usava l'auto per lavoro, la cosiddetta clientela business. Per l'utilizzo agli automobilisti privati bisogna aspettare il 1998 e il 2005 per le moto, facendo diventare Telepass un termine di uso comune. Passano gli anni e l'offerta si amplia a una lunga serie di pagamenti, come ad esempio i parcheggi nelle città, negli aeroporti, i servizi di soccorso stradale fino alla possibilità di utilizzarlo anche sulle piste da sci per prendere gli impianti di risalita. Nel 2022 il monopolio di Telepass si interrompe, grazie all'arrivo sul mercato di UnipolMove. Nonostante gli investimenti messi in campo, per il Gruppo assicurativo bolognese si è trattato di un lungo percorso fatto di tanta burocrazia, contestazioni formali da parte di UnipolTech (la società produttrice della tecnologia e del device) e addirittura indagini dell'Antitrust. Dopo oltre 30 anni la cartellonistica Telepass inizia a essere rimossa sulla rete autostradale italiana, lasciando spazio a una grafica pensata per indicare il Telepedaggio aperto a diversi competitor. Nel giugno 2023 è il turno di MooneyGo, società controllata da Enel e Intesa Sanpaolo che porta a tre il numero di operatori, se non si conta Dkw dedicato esclusivamente al mondo flotte.

COS'È E COME FUNZIONA

UN TRASPONDER CHE DIALOGA CON IL PORTALE DEL CASELLO

Nel dettaglio il telepedaggio è reso possibile da un dispositivo estremamente compatto -Trasponder - dotato di tecnologia RFID (Radio Frequency IDentification) capace di dialogare con l'apparato posizionato sul portale del casello.
Il tutto attraverso un'identificazione basata su frequenze radio con una propagazione nell'aria di onde elettromagnetiche con frequenza pari a 5,8 Ghz.
Tornando indietro nel tempo, agli albori del telepedaggio esistevano apparecchi collegati all'alimentazione della vettura.

RIDUCE L'INQUINAMENTO

MENO EMISSIONI ELIMINANDO LE CODE AL CASELLO

Oltre a rendere più piacevole l'esperienza in autostrada, il telepedaggio riduce l'inquinamento. Infatti, nel 2022, anno in cui il traffico si è attestato sui livelli pre-pandemia, sono state risparmiate oltre 61mila tonnellate di anidride carbonica grazie al telepedaggio come sottolineato dallo "Studio sulle emissioni inquinanti evitate con il telepedaggio. Il fattore Telepass nella smart mobility" condotto dal Sustainability Lab dell'Università Ca' Foscari Venezia in collaborazione con Telepass. Obiettivo dell'analisi? Quantificare la riduzione di emissioni inquinanti grazie alla presenza di porte dedicate al telepedaggio. Queste stazioni, infatti, permettono ai veicoli di inquinare di meno, in quanto non vi è fermata per il ritiro e per il pagamento del biglietto autostradale. Nel 2022 sono stati oltre 367 milioni

PARADIGMA

i chilometri percorsi sulla rete autostradale italiana – con una media di transiti giornalieri pari a circa 2,4 milioni di veicoli e una stima complessiva sull'intero anno pari a circa 870 milioni di veicoli per la sola classe A (veicoli con due soli assi e altezza inferiore a 1,30 metri misurata in corrispondenza dell'asse anteriore, n.d.r.) – da mezzi dotati del dispositivo Telepass. L'analisi ha considerato la stima e il numero di veicoli (come categoria, alimentazione, fascia di cilindrata/peso/uso, classe di inquinamento e di pedaggio), tempi di permanenza code, emissioni nell'unità di tempo, emissioni nell'unità di spazio percorso. Il team accademico ha applicato l'algoritmo appositamente sviluppato e ha evidenziato la riduzione di emissioni inquinanti grazie all'uso delle barriere di telepedaggio.

TABELLA COMPARAZIONE DEI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO

	TELEPASS	UnipolMove	MooneyGo
COPERTURA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA	**Intera**	**Intera ad eccezione della Sicilia e del tunnel Schio-Valdarno**	**Intera**
COPERTURA RETE AUTOSTRADALE EUROPEA	Si. Con dispositivo europeo: Francia, Croatia, Portogallo, Spagna	No	No
COSTO ABBONAMENTI*	**Da 1,83 euro al mese per il Family, 2,5 per Easy, 3 per Plus e 5 euro + 35 euro per Next**	**Da 1 euro al mese o 1,5 per due dispositivi**	**Da 1,50 euro al mese più 10 euro di attivazione**
COSTO PAY PER USE*	10 euro di attivazione + 2,50 euro/mese	10 euro di attivazione + 0,50 per ogni giorno di utilizzo	10 euro di attivazione + 2,20 euro mese
QUANTE TARGHE PER DISPOSITIVO	**2**	**2**	**1**
COME SI FA AD AVERLO	Punti blu, Eni Station, app, web, banche	Agenzie UnipolSai, app, web, reti diverse	Rete Mooney, app
SERVIZI EXTRA	**In base all'abbonamento si arriva a 22 opzioni di pagamento tra cui skipass, parcheggi convenzionati, strisce blu, Area C di Milano, bollo auto, revisione, Venezia Pass, Pedemontana, mezzi pubblici, treni, navi, traghetti dello Stretto di Messina, sharing, ricarica per auto elettriche, assistenza stradale, cashback**	**Servizi in costante aumento tra cui pagamento dei parcheggi convenzionati negli aeroporti, Area C Milano, rifornimenti di carburante, parcheggi in stazione ferroviarie e altri punti di interesse, multe e bollo auto**	**Pagamento di strisce blu, accesso Area C Milano, bus, Taxi, mobilità condivisa e parcheggi convenzionati.**
COME SI PAGA	Addebito trimestrale (fino ad una soglia di spesa) su c/c o carta di credito	Addebito mensile su c/c	Addebito settimanale su carta di credito

*prezzi escluso promozioni

auto-e mobility

PORSCHE MACAN ELETTRICA: PERFORMANCE E AUTONOMIA AL TOP

PAG. 78



ALLA SCOPERTA DI BYD

Nel quartier generale della Casa per conoscere i loro progetti

PAG. 72



PORSCHE TAYCAN

Più potenza e autonomia per la sportiva di Stoccarda

PAG. 82



CHERY OMODA E5

Il Suv cinese progettato per il mercato europeo

PAG. 90



LA FRENATA RIGENERATIVA CREA ENERGIA NON MIRACOLI

Una caratteristica delle elettriche alimenta una polemica senza senso. Ricaricare frenando **non è il moto perpetuo**



ENZO VENNERI
Fondatore
di Fleetmatica
ed esperto del settore
dell'auto elettrica.

STA DIVENTANDO una contesa, come nemmeno lo sono quelle degli ultras nel calcio. Pur di portare l'acqua al proprio mulino, si usano in modo speculativo e fuorviante anche temi o situazioni che sono evidentemente dimostrati, tra l'altro anche da parte di chi vuole minimizzarne gli effetti e l'efficacia.

Faccio chiarezza: qualche giorno fa, un noto giornalista e opinionista TV ha ripreso un articolo di un esperto in energia, il quale, algoritmi alla mano, voleva "sfatare il mito della frenata rigenerativa".

Premesso che non c'è alcun mito da sfatare, dal titolo del pezzo sembrava che l'autore volesse dimostrare al mondo che la frenata rigenerativa è un mito, quindi che non porta alcun beneficio, mentre in realtà, calcoli alla mano, fatti dall'autore dell'articolo, quello che emerge è il contrario, pur se dagli stessi calcoli, l'effetto risultante sia minimo. Ora, che i calcoli dicano che l'energia recuperata durante una frenata non superi il 29% di quella assorbita per portare il veicolo alla velocità di crociera; valore calcolato senza tenere conto, per esempio, della possibilità dell'utilizzo della modalità "Brake", che durante la fase di rallentamento ne aumenta l'effetto, o senza tenere conto di un adeguato stile di guida del conducente, questo valore è comunque superiore a quello ottenibile durante la stessa azione compiuta con un veicolo endotermico, ovvero ZERO.

La questione non è che il peso della frenata rigenerativa sia ininfluente sull'economia dei consumi di un'auto elettrica, la questione è che per proprie caratteristiche, un'auto elettrica ha peculiarità che un'endotermica non ha, tra queste, quella di poter utilizzare determinate condizioni di marcia per recuperare e accumulare energia e, nel caso della frenata rigenerativa, non è solo una questione di densità dell'aria, di superficie esposta dell'auto all'attrito, ma anche, come dicevo prima, di stile di guida e di come i sistemi elettronici permettono, e permetteranno evolvendo, di ottimizzare i fattori, citati dall'autore per migliorare quel 29% emerso dai suoi calcoli. Sempre nello stesso articolo si evidenziava, forse per minimizzare l'utilità della frenata rigenerativa, la sua totale inefficacia quando la batteria è al 100%, piuttosto che in autostrada; intanto l'homo electricus raramente viaggia con SOC al 100%, inoltre è ovvio che in autostrada non si ottiene alcun beneficio dalla frenata rigenerativa! In ambito urbano, i continui stop&go consentono al veicolo di sfruttare al meglio la peculiarità della frenata rigenerativa, garantendogli quei benefici che un veicolo endotermico non ha. Non è un caso, che, se analizziamo i consumi medi dei veicoli endotermici tra ciclo urbano e autostradale, nel primo caso questi sono sempre superiori, mentre, al contrario, il veicolo elettrico, dalle percorrenze urbane trae i maggiori benefici con i minori consumi, proprio sfruttando, con uno stile di guida adeguato, la frenata rigenerativa.

Non dimentichiamo inoltre, che grazie alla frenata rigenerativa si sollecita meno l'impianto frenante con conseguente minore impatto sull'usura dello stesso e sui relativi consumi, banalmente, delle pastiglie dei freni. Badate bene, io non ce l'ho con l'autore dell'articolo, che anzi ringrazio per aver, calcoli alla mano, dimostrato che la frenata rigenerativa ha una sua efficacia; ma con chi ha colto la palla al balzo per farne un'altra freccia da scoccare contro l'auto elettrica perché non si rassegna all'idea che questa possa essere una componente importante del futuro della nostra mobilità. Nessuno, con un minimo di onestà intellettuale, affermerebbe mai che la frenata rigenerativa porti a ottenere benefici tali da ottenere il moto perpetuo, ma da qui a definirla un mito da sfatare...

L'ELETTRICA HA PECULIARITÀ DIVERSE DALLE ENDOTERMICHE. LA FUNZIONE "BRAKE" È EFFICACE, MA A DETERMINATE CONDIZIONI



di **ROBERTO GURIAN**

UNA SCOSSA ALL'EUROPA

ARRIVA LA PLUG-IN
Tra le novità in arrivo nel 2024 in Italia è annunciato il Suv Song Plus, spinto da un sistema ibrido plug-in siglato DM-i. La vettura monta un 1.5 benzina, abbinato a un sistema ibrido alimentato da una batteria da 18,3 kWh, per una potenza di sistema di 226 kW (307 cv).

SIAMO ANDATI A SHENZEN, QUARTIER GENERALE DI BYD, PER VEDERE COSA E COME IL COLOSSO CINESE STA PRODUCENDO, TRA ELETTRICHE E NON SOLO, PER PREPARARE IL SUO SBARCO A TUTTO CAMPO NEL VECCHIO CONTINENTE

Shenzen è una megalopoli che nel 1978 non esisteva. Oggi ha circa 13 milioni di abitanti e una struttura architettonica modernissima in continua espansione. Non deve dunque sorprendere che una delle industrie locali, la BYD (acronimo di Build Your Dreams) sia arrivata a diventare il nono Costruttore mondiale di automobili partendo dalla produzione di batterie per telefoni. Nata nel 1995, l'azienda cinese ha conosciuto un'espansione quasi senza limiti. Dagli accumulatori di energia agli ioni di litio per Motorola e Nokia nei primi anni del millennio, l'iniziale camminata è diventata presto una vera corsa. Nel 2003 c'è stata la decisione di entrare nel settore dell'automobile,





I DETTAGLI
Il Suv Song Plus ha proporzioni compatte e stile sportivo, comunicati dallo spoiler pronunciato e dalla firma luminosa a tutta larghezza.

con la prima vettura, siglata F3, venduta a partire dal 2005 in oltre un milione di unità. Alle auto si sono affiancati bus e treni a trazione elettrica, con un allargamento a ulteriori settori come quello della realizzazione di semiconduttori e programmi elettronici. In totale, la BYD ha depositato oltre 40.000 brevetti in tutto il mondo sino dall'inizio del 2004.
Tornando alle auto, la BYD è presente da qualche mese anche in Italia, oltre che in altre 58 nazioni nel mondo. Le vendite fuori dalla Cina sono comunque sinora state limitate, con un tetto di oltre 36.000 unità consegnate che sono un granello di sabbia se paragonate agli oltre 3 milioni di vetture vendute all'interno dei confini nazionali. Con, particolare da non sottovalutare, il sorpasso sulla Tesla per numero di auto elettriche consegnate nel mondo. In Europa, a ogni buon conto, la BYD ha portato l'elettrica Seal, che è tra le finaliste per la conquista del titolo di Auto dell'Anno 2024.

TRA COMFORT E DIVERTIMENTO
La plancia della Song Plus DM-i, sotto, con il grande touchscreen centrale che può ruotare di 90° sistemandosi in verticale per una caratteristica tipica delle BYD. L'aggressiva coupé U9 che viene commercializzata con il Marchio YangWang, in basso.









IL SUPERSUV Realizzato sulla base della piattaforma e4, il Suv U8 è imponente non solo per gli oltre 5 metri di lunghezza. Gli interni, sotto, sono realizzati con cura e materiali di alto livello.

Una puntata a Shenzen all'interno degli stabilimenti della BYD ci ha permesso di toccare con mano anche la progressione tecnica delle auto prodotte. Un lavoro di evoluzione supportato da oltre 90.000 persone (su circa 600.000 dipendenti) solo nell'area di ricerca e sviluppo permette alla BYD di disporre anzitutto di sistemi elettronici avanzati. La totale integrazione dei sensori con l'appoggio di una connessione che si avvale dei satelliti, oltre che della tecnologia 5G di trasmissione dei dati, facilita il continuo perfezionamento di sistemi di assistenza e aiuto alla guida. Il tutto con l'aggiunta di una messe quotidiana di dati raccolti che ha permesso di prefigurare 300.000 scenari diversi nel movimento di un'automobile.



QUESTIONE DI PIATTAFORMA

La base tecnica delle nuove BYD: quattro motori elettrici per un controllo totale

UNO DEI FIORI ALL'OCCHIELLO della tecnica proposta della BYD è la piattaforma e4, per ora utilizzata solo dal Suv U8 e dalla supercar U9 oltre che da una concept car con la stessa sigla. È caratterizzata dalla presenza di quattro motori elettrici indipendenti per ciascuna ruota, con una potenza di 220 o 240 kW ognuno. Il controllo elettronico di ciascun motore permette di regolare potenza e coppia motrice applicati e garantire un'azione di sterzata e frenata calibrata in maniera ottimale in ogni istante. La piattaforma integra le batterie "a lama" al litio-ferro-fosfato, caratteristiche della produzione BYD e refrattarie agli incendi in caso di collisione. Oltre al Suv U8 che può ruotare da fermo su sé stesso, è impressionante la supercar U9 che ha una potenza complessiva di oltre 1.300 cavalli grazie ai quattro propulsori elettrici da 240 kW. Il peso è ridotto grazie a una struttura leggera in fibra di carbonio del telaio e della carrozzeria. Le prestazioni indicano in meno di 3" il tempo per accelerare da 0 a 100 km/h. In curva, la U9 è in grado di arrivare sino a 1,7 g di accelerazione laterale. Molta cura è stata dedicata all'efficienza aerodinamica della coupé, che ha parti mobili oltre all'ampio alettone posteriore.







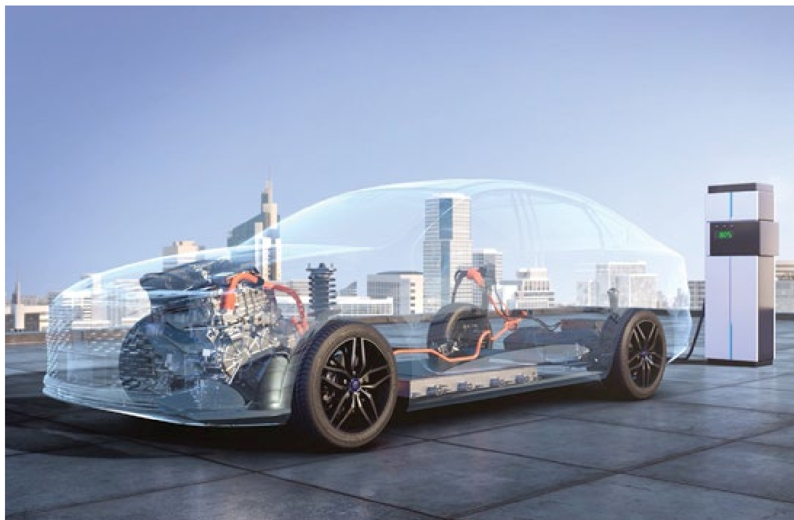


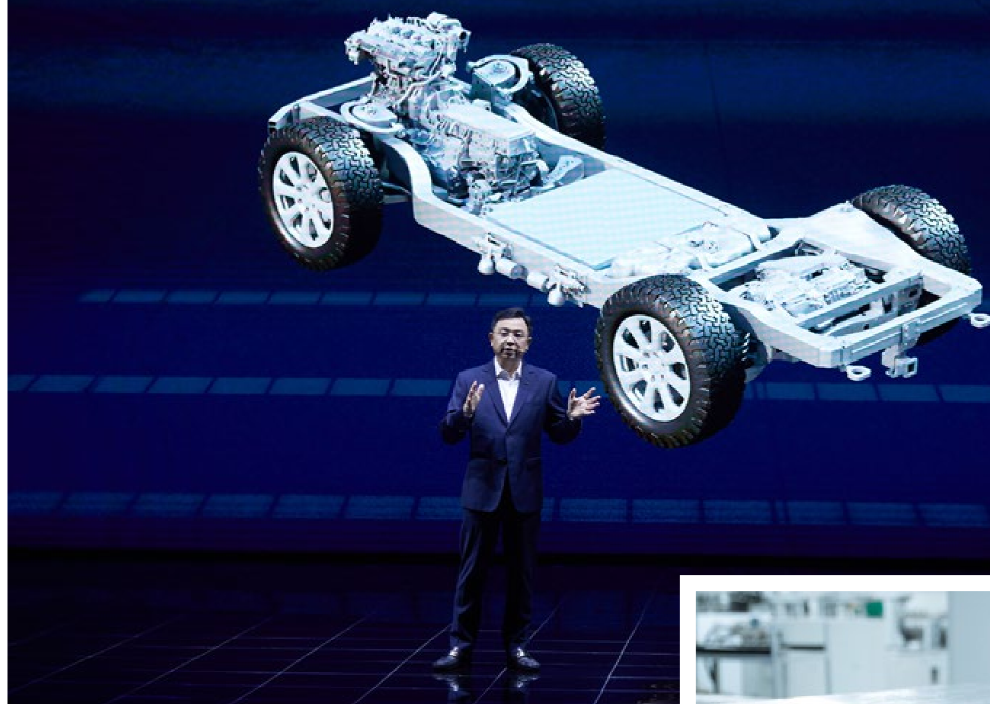




COME NASCONO LE IBRIDE
La produzione della BYD comprende anche automobili ibride, quindi spinte anche da motori endotermici. A Shenzen, nel reparto specifico, è possibile vedere le varie tecnologie messe in campo dal Marchio cinese. Sotto, lo spaccato di un prototipo con la tecnologia super ibrida DM-i.

Il futuro commerciale prevede il consolidamento di una ramificazione già effettuata del Marchio. Oltre a BYD Dynasty e Ocean, le serie di base, sono già prodotti modelli con i brand YangWang, Fanchengbao e Denza, quest'ultimo in joint venture con il Gruppo Daimler. Tra le novità in arrivo in Europa entro fine anno c'è il Suv Song Plus che sfrutta un sistema ibrido con motore termico di 1,5 litri che promette percorrenze medie superiori ai 25 km per litro di benzina e un'autonomia di 1.200 km grazie a un ampio utilizzo della componente elettrica di propulsione. Il Marchio YangWang si propone ai vertici della produzione per prestazioni, lusso e tecnologia. Potrebbe forse cambiare nome in caso di esportazione verso l'Occidente, ma intanto propone in Cina due mezzi d'eccezione come il grosso Suv U8 e la potentissima supercar U9. Grazie alla piattaforma dotata di 4 motori indipendenti e alle sospensioni a controllo





PIATTAFORME DEDICATE
Nel disegno alle spalle del presentatore, la piattaforma utilizzata dai modelli prodotti con il Marchio Fanchengbao, hanno sino a 500 kW di potenza e sono destinati a un uso in fuoristrada. Un dettaglio della struttura a lama delle batterie specifiche delle vetture BYD, sotto.



elettronico, il Suv U8 può affrontare qualunque percorso in fuoristrada e persino muoversi anche senza una ruota. Tra le manovre più spettacolari ci sono quelle di parcheggio automatico in aree ristrette con il veicolo che può girare su se stesso da fermo con un movimento simile a quello dei carri armati. Il Suv può procedere anche su strade allagate senza un contatto diretto delle ruote al suolo, spostandosi con un'azione coordinata di ciascuna ruota che diventa una specie di elica. Il tutto con il complemento di una dotazione elettronica che si spinge sino al livello di poter avere un drone sul tetto in grado non solo di decollare, volare e atterrare in modo autonomo ma anche di farsi cambiare automaticamente le batterie una volta parcheggiato sopra la testa dei passeggeri.

LA MATITA È EUROPEA

Wolfgang Egger, ex Alfa Romeo e Audi dirige il centro stile BYD: «*Qui c'è più libertà*»

NON CI SONO COMPROMESSI ALLA BYD, che si fa tutto in casa e ha inaugurato un centro di design, chiamato Black Crystal, all'interno della sede di Shenzen. Il centro è dotato di ogni più avanzato sistema di disegno delle carrozzerie e progettazione degli interni. A guidare un reparto che ha ulteriori sedi fuori dalla Cina è stato chiamato, già dalla fine del 2016, Wolfgang Egger. Ben conosciuto nel mondo dell'auto, è un tedesco con un passato in Alfa Romeo e all'Audi che, tra l'altro, parla benissimo in italiano. Tutti i modelli di tutti i Marchi del Gruppo sono nati sotto la sua direzione. Lo abbiamo incontrato a Shenzen, dove ha espresso molta soddisfazione per la scelta che ha compiuto: "*Qui* – dice – *ho molta più libertà che in un'azienda dalla struttura verticale, con canali decisionali molto corti. Tutto è più facile, abbiamo un canale di comunicazione con la dirigenza sempre aperto. Alla BYD credono nel design come strumento per vendere le automobili. Anche come risorse siamo bene appoggiati. Forse non sono illimitate, ma ci viene fornito, passo dopo passo, quello che ci serve per il nostro lavoro*". Wolfgang Egger è stato, tra l'altro, affiancato da Michele Jauch-Paganetti che ha la responsabilità del design degli interni ed ha lavorato anche presso il centro stile della Mercedes a Como. A proposito di interni, sono utilizzati solo materiali sostenibili, in linea con una filosofia aziendale orientata in questa direzione sino dalla sua fondazione.





di **CESARE CAPPA**

ADESSO SI CAMBIA

DA CONCEPT A REALTÀ
Dopo aver provato con gli ingegneri Porsche i primi prototipi, la nuova Macan prende forma svelando una vettura che si crede forse più coupé che Suv. A seconda del modello e della versione, la potenza supera quota 600 cavalli e la coppia 1.000 Nm.

IL NUOVO SUV DI STOCCARDA, DIVENTANDO SOLO ELETTRICO, RIVOLUZIONA LE ABITUDINI DEI FREQUENTATORI DEL MARCHIO. MA GRAZIE ALL'AUTONOMIA E ALLE PERFORMANCE DELLE DUE VERSIONI DISPONIBILI LA POTENZA NON MANCA

Porsche Macan

DIMENSIONI
Lunghezza 4,78 m
Larghezza 1,94 m
Altezza 1,62 m
Peso da n.d.

MOTORIZZAZIONI
Coppia di motori sincroni a magneti permanenti. Potenza di 300 kW (408 cv) e 650 Nm per Macan 4. Potenza di 470 kW (639 cv) e 1.130 Nm per Macan Turbo. Batteria da 100 kWh (95 netti). Trazione integrale

IN VENDITA DA: **già ordinabile**

Prezzo auto da:
€ **88.187**





NELLA "PUNTATA" precedente abbiamo affermato come la nuova Macan elettrica sia davvero l'auto rivoluzionaria per casa Porsche. Ecco perché prima di svelarvi ulteriori dettagli rispetto a quanto già mostrato nel numero 1 del 2024 di *Auto*, è doveroso partire dai prezzi. Nel caso foste ancora interessati alla termica, prima che venga esclusa dal listino, il prezzo di partenza è di 73.762 euro del modello d'ingresso e arriva sino ai 100.736 euro della più potente GTS. C'è stato un incremento di prezzi rilevante, perché solo nel 2021 (anno dell'ultimo restyling) gli stessi modelli costavano 66.293 euro e 92.431. E l'elettrica? La nuova generazione di Macan si presenta con un listino che parte da 88.187 euro per la versione Macan 4 e da 121.242 euro per quella denominata Macan Turbo. Un incremento di circa 15mila euro rispetto alla termica, più in linea con una Cayenne entry level (che comunque parte da 96mila euro). La digressione sui prezzi è fondamentale per capire come inquadrare la nuova Macan elettrica. Vettura che sebbene sia cresciuta nelle dimensioni, sviluppata sulla nuova piattaforma PPE, non presenta delle quote da maxi-Suv: è lunga 4.784 mm, larga 1.938 mm e alta 1.622 mm. E il passo? Arriva a quota 2.893 mm, quasi 9 centimetri in più rispetto al modello termico in uscita. Un elemento che contribuisce a migliorare la volumetria di bordo: la capacità di carico dipende dall'allestimento e dalla conformazione dell'abitacolo, ma nell'ipotesi migliore arriva a 540 litri con le sedute in posizione, a cui si aggiungono altri 84 litri del piccolo vano anteriore. Abbattendo il divano posteriore il dato complessivo sale sino alle soglia di 1.348 litri.





DI SPAZIO CE N'È
La Macan è cresciuta nelle quote esterne e di passo, questo assicura una migliore abitabilità agli occupanti, sopra a destra. Il frontale molto curato nell'aerodinamica con i fari a Led, a sinistra. Una fascia luminosa a tutta larghezza definisce la sezione posteriore, sotto.





La rivoluzione, oltre che tecnica, è certamente di stile. I lineamenti frontali riprendono il design promosso da Taycan, e nel complesso le forme palesano l'intenzione di classificarsi come coupé a ruote alte piuttosto che come Sport Utility Vehicle di stampo classico. La disponibilità dei cerchi da 22 pollici la rende più bassa e filante. Ci sono poi tutta una serie di numeri che meritano di essere sottolineati. Della batteria da 100 kWh, 95 sono netti e quindi effettivamente utilizzabili. Le due varianti di Macan saranno appunto la Macan 4 e la Macan Turbo. La prima mette sul piatto fino a 300 kW (408 cv) di potenza in overboost e la seconda arriva alla soglia dei 470 kW (639 cv). Quanto invece alla coppia i valori si attestano a quota 650 per la "4" e 1.130 Nm per la "Turbo". Per entrambe coppia di motori elettrici sincroni a magneti permanenti, con quello posteriore della Turbo che fa da ago della bilancia per servire performance migliori. La prima passa da 0 a 100 km/h in 5,1 secondi, la secondo in 3,3. Quanto a velocità siamo intorno a 220 km/h per Macan 4 e 260 per Macan Turbo. La meno potente ha un range di percorrenza secondo lo standard Wltp di 613 km, la più performante si ferma a 591 km. A bordo il quadro strumenti da 12,9 pollici e il display touch da 10,9 hanno un software sviluppato a partire da Android Automotive OS. Opzionale lo schermo touch per il passeggero sempre da 10,9 pollici, mentre l'Head-Up Display annovera tra le sue specifiche la tecnologia di realtà aumentata. La Macan elettrica è già ordinabile, ma le consegne sono previste a partire dalla seconda parte dell'anno.

MOLTO MOLTO TOUCH
La scenografia rimanda al resto della gamma e, nella configurazione più ricca, annovera ben tre display di cui due touch. Anche la strumentazione segue questa "filosofia". L'assistente vocale esegue gli ordini al comando "Hey Porsche".





STIAMO TUTTI MOLTO COMODI
Il bagagliaio è da 540 litri, a cui se ne aggiungono altri 84 del piccolo vano anteriore, a lato. Indubbiamente l'assenza della trasmissione tradizionale agevola la seduta per chi si trova sul divano posteriore, a sinistra.



di **FEDERICO COCIANCICH**

CRESCITA

Porsche Taycan

DIMENSIONI
Lunghezza 4,96 m/4,97 m
Larghezza 1,96 m
Altezza 1,37 m/1,41m
Peso 2.245 kg/2.390 kg

MOTORIZZAZIONI
Motori elettrici.
Trazione posteriore o integrale potenza fino a 700 kW (951 cv) e oltre, 1.100 Nm di coppia.
Batteria da 105 KWh.

IN VENDITA DA: **febbraio**

Prezzo auto da:
Taycan: da € **106.000**
Taycan Cross Turismo: da € **118.000**
Taycan Sport Turismo: da € **107.000**

GLOBALE

PIÙ VELOCE, PIÙ POTENTE E CON MAGGIORE AUTONOMIA RISPETTO ALLA PRIMA VERSIONE E UN TEMPO DI RICARICA SUPER VELOCE NE FANNO UNA DELLE ELETTRICHE PIÙ INTERESSANTI SUL MERCATO



FASCINO IMMUTATO
Il cofano è un po' più lungo e "muscoloso", i nuovi parafanghi la fanno sembrare più larga e i nuovi fari a Led illuminano fino a una distanza di 600 metri.



RISPETTO ALLA prima versione del 2019, la nuova Taycan è stata migliorata un po' ovunque: è più leggera; ha una batteria più capiente; un powertrain evoluto, con motori più compatti e potenti e un nuovo inverter a impulsi con un software ottimizzato; una migliore gestione termica della ricarica e altre migliorie stilistiche e legate al comfort. Tutto questo le permette di essere più veloce, ora l'accelerazione da 0 a 100 km/h è coperta in appena 2,4 secondi (0,6 secondi in meno), di avere una maggiore autonomia, arrivando a 678 km (la versione a trazione posteriore), e di aver dimezzato il tempo di ricarica rispetto alla precedente. Tre le carrozzerie: dalla berlina sportiva Taycan, alla versatile Taycan Cross Turismo, disponibile anche con un pacchetto off-road, fino alla sportiva Taycan Sport Turismo. Per ciascuna sono proposte quattro opzioni di powertrain: base, 4S, Turbo e Turbo S, con varianti a trazione posteriore e integrale. Elencare i dati di tutte le combinazioni possibili creerebbe solo confusione ma val la pena segnalare qualche numero interessante: la potenza del motore elettrico standard è di 570 kW (775 cv), incrementabile nella versione Turbo S di altri 60 kW, grazie alla funzione Overboost, e addirittura di altri 70 kW con quella Push-to-pass, che però mette a disposizione la potenza massima (siamo arrivati a 700 kW, oltre 950 CV) solo per pochi secondi. Nei modelli provvisti di pacchetto Sport Chrono e di Performance Battery Plus, Porsche ha infatti integrato sul volante un pulsante, derivato dal mondo corse, che attiva un'extra spinta per un massimo di 10 secondi: una sorta di "effetto warp" che vi schiaccia sul sedile ma che vi consente di trarvi d'impaccio anche dai sorpassi più azzardati. Fortunatamente le sospensioni attive (opzionali rispetto a quelle adattative ad aria) riducono drasticamente il beccheggio e il rollio, altrimenti un'accelerazione così repentina risulterebbe davvero fastidiosa. Le sospensioni attive consentono inoltre una migliore distribuzione della coppia a tutto vantaggio della stabilità posteriore durante la guida e permettono di sollevarla di qualche centimetro per facilitare l'ingresso e l'uscita dalla vettura o affrontare rampe e dossi. La nuova batteria da 105 kWh è più capiente (prima era di 93,4 kWh), più leggera, e con una maggiore densità energetica: siamo arrivati a oltre 168 Wh per kilo. La Casa tedesca ha lavorato molto anche per ridurre i tempi di ricarica: presso le colonnine a 800 volt in corrente continua, supporta fino a 320 kW di picco (durante la dimostrazione questo valore è stato addirittura superato), 50 kW in più rispetto a prima, che le consentono passare dal 10 all'80% in appena 18 minuti. La ricarica in decelerazione arriva anche a 400 kW mentre quella in corrente alternata (alla colonnina) supporta solo 11 kW. Questi valori sono stati raggiunti anche grazie a una migliore gestione termica della ricarica: è infatti più ampio il range di temperature





TANTE COMBINAZIONI
Le tre carrozzerie disponibili per la nuova Taycan, da sinistra la Sport Turismo (motorizzata 4S), la Cross Turismo (Turbo) e a destra la berlina sportiva "base".

ELEGANTE E HI-TECH
Gli interni non hanno subìto grandi modifiche se non aggiornamenti software: ora il passeggero può guardare un film in streaming senza che il pilota venga distratto. La ricarica ha superato i 320 kW dichiarati, sotto.

supportate che consente quindi un maggior tempo di ricarica alla massima potenza.
Esteticamente la Taycan ha subìto poche modifiche, il cofano è un po' più lungo, ha nuovi parafanghi e sono stati introdotti nuovi fari Led con una matrice di ben 32.000 punti controllabili singolarmente per creare precise zone d'ombra e non abbagliare chi procede in senso contrario. Inoltre la scritta Porsche nella fascia luminosa posteriore ha una grafica tridimensionale a effetto vetro e giochi di luce. Il nuovo disegno dei cerchi da 21 pollici consente - da solo - di guadagnare oltre 40 km di autonomia. A oggi Porsche ha venduto ben 150mila Taycan in tutto il mondo, la nuova versione arriverà nei concessionari in primavera e, almeno sulla carta, i presupposti per ripetere il successo ci sono tutti.







di **GIANLUCA GUGLIELMOTTI**

ABBIAMO PROVATO IL SUV DI SEGMENTO D DEL COLOSSO CINESE CHE PUNTA ALL'EUROPA E DIRETTO CONCORRENTE DI TESLA MODEL Y. I SUOI PUNTI DI FORZA? TECNOLOGIA, COMODITÀ AI VERTICI E OTTIMA AUTONOMIA

COMFORT



BYD Seal

DIMENSIONI
Lunghezza: 4,78 m
Larghezza: 1,89 m
Altezza: 1,67 m
Peso: 2.020 - 2.147 kg

MOTORIZZAZIONI
Elettrico sincrono a magneti permanenti da 160 kW (218 cv) e 310/330 Nm

IN VENDITA DA: **già in vendita**

Prezzo auto da:
€ **41.990**
(indicativo per l'Europa)

DESIGN "MARINO"
Ultimo arrivato nella famiglia Ocean BYD (assieme a Dolphin e Seal), il Suv a zero emissioni spicca per linee morbide e aerodinamiche. Elementi come fari Led e nervature contribuiscono al look quasi sportivo.

ELETTRICO

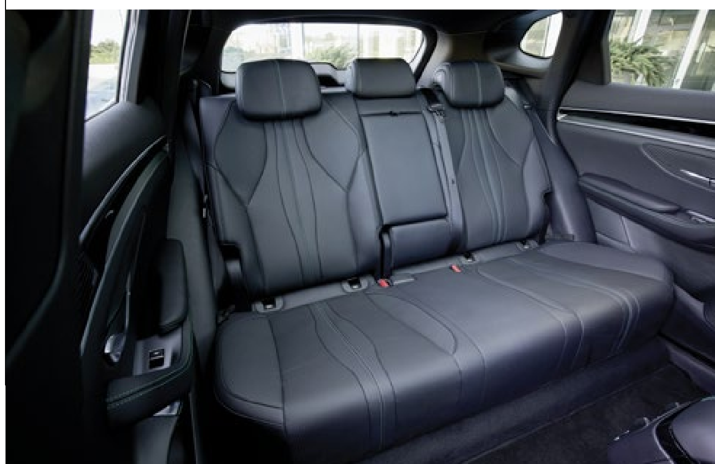




TANTA TECNOLOGIA
Dall'ottima qualità costruttiva, l'abitacolo presenta dotazioni tecnologiche di ultima generazione come cockpit digitale, head-up display e ampio schermo centrale in grado di ruotare automaticamente di 90°.

BYD, ACRONIMO DI "Build Your Dreams", sta rapidamente diventando un nome popolare anche nel nostro continente. Sì, anche. Si tratta, infatti, di un Marchio cinese fondato nel 1995 e forte di una crescita esponenziale: in quasi 30 anni, il brand è passato dalla produzione e fornitura di batterie per telefoni (Nokia e Motorola in primis) alla progettazione per intero – tutto è praticamente realizzato "in house" - di veicoli a propulsione elettrica, che poco o nulla hanno da invidiare ai concorrenti europei. La prima posizione sul mercato EV globale nel quarto trimestre del 2023 ne è una conferma. Il Costruttore, quindi, prosegue la propria espansione con il lancio di Seal U, Suv a zero emissioni (sebbene sia disponibile anche con powertrain ibrido plug-in, ma non da noi) strettamente imparentato con la berlina Seal. Basato anch'esso sull'architettura e-Platform 3.0, la lunghezza di oltre 4,78 metri (con 2,76 metri di passo) lo posiziona nell'affollato segmento D: in particolare, il modello lancia il guanto di sfida nei confronti dell'apprezzatissima Tesla Model Y. Esteticamente spiccano linee fluide e d'impatto (il designer è Wolfgang Egger, "padre" dell'Alfa Romeo 8C Competizione), condivise – soprattutto nel frontale, con aggressivi "occhi" a Led – con la controparte a baricentro basso. Maggiore, ovviamente, la presenza su strada, con fiancate scolpite e posteriore muscoloso, che cela un vano bagagli da 552 a 1.440 litri di capienza. Di elevata qualità anche gli interni, simili per impostazione alla berlina, con utilizzo di materiali sostenibili e dominati da soluzioni hi-tech. Soprattutto in allestimento top di gamma Design (l'altro, già ricco di dotazioni, si chiama Comfort), con strumentazione digitale da 12,3 pollici, head-up display e schermo centrale touch rotante da ben 15,6 pollici. Non mancano, poi, prese Usb di tipo C e doppia piastra di ricarica wireless, oltre alla possibilità di utilizzare il telefono come chiave grazie alla tecnologia NFC. Comode, poi, le sedute, ergonomiche e rivestite in morbida pelle "vegana". Proprio il comfort rappresenta uno dei punti di forza del Suv cinese. Abbiamo avuto modo di provarlo sulle strade





COMFORT E SPAZIO
Le sedute, morbide ed ergonomiche, garantiscono a tutti i passeggeri di viaggiare in totale relax. Anche chi siede dietro ha ampio spazio per le gambe grazie al pavimento piatto.



del Portogallo, in un percorso misto di oltre 100 km durante i quali il Seal U si è distinto per isolamento acustico, sicurezza attiva – ottimo il comparto ADAS – e assorbimento delle sconnessioni dell'asfalto. Un assetto estremamente "soft" che, però, penalizza la dinamica con rollio e beccheggio piuttosto accentuati. Non si tratta, certo, di una vettura sportiva, sebbene il powertrain elettrico solo anteriore (al contrario della berlina, disponibile a trazione posteriore o integrale) garantisca buone prestazioni con 160 kW (218 cv) e 330 Nm (310 Nm sulla versione Comfort, che abbina anche batteria da 71,8 kWh). Assecondando, però, la sua natura "tranquilla", viene messo in luce anche l'altro aspetto saliente: quello dell'efficienza. La batteria BYD "Blade Battery" al litio-ferro-fosfato, da ben 87 kWh in allestimento Design, garantisce percorrenze reali di oltre 470 km (il nostro consumo medio è stato di 18,5 kWh/100 km) a fronte dei 500 dichiarati: un dato notevole. Accumulatore che si ricarica a 140 kW in meno di mezz'ora, garantito ben 8 anni e in grado di alimentare dispositivi esterni grazie alla funzione V2L. Quanto costa? Il prezzo indicativo per l'Europa è di 41.990 euro (3.000 euro in più per la Design), da cui sottrarre eventuali incentivi. 



DOTAZIONI PREMIUM
Aprendo il portellone elettroattuato, che incorpora parte delle luci Led, si accede al bagagliaio da 552 litri base. Sopra, il tetto panoramico in vetro apribile di serie conferma l'ottimo rapporto qualità/prezzo.



LA CINESE TECNOLOGICA

Omoda E5 è l'elettrica da 430 km di autonomia che il gruppo Chery ha progettatto espressamente per l'Europa. Ecco quali caratteristiche ha per sedurre gli occidentali

C'È UN NUOVO brand cinese in città. Si tratta di Omoda, che porta in tutto il Vecchio Continente l'inedita E5, gemella elettrica della Omoda 5, Suv a trazione endotermica già in commercio dal 2023. Marchio nuovo, sì, ma non proprio del tutto, visto che fa parte dell'immensa galassia del colosso Chery, nome noto alle nostre latitudini per lo stretto rapporto con DR. Ma per Omoda non si tratta di semilavorati ultimati su linee di montaggio occidentali: sono vetture progettate e realizzate in Cina per il mercato europeo in un impianto costruito, in appena 17 mesi, a Tsingdao, capace di produrre 200.000 vetture l'anno. E che non andranno in competizione diretta con le proposte del Costruttore molisano, perché dedicate a una fascia di mercato riservata a un pubblico più giovane. La E5, il primo veicolo a zero emissioni della Omoda, è un Suv di medie dimensioni, lungo 4,40 metri, largo 1,83 e alto 1,59. Dal punto di vista del design, le differenze con la versione endotermica sono minime, raggruppate nella parte anteriore, caratterizzata dalla griglia frontale quasi del tutto chiusa. Inoltre l'aerodinamica è stata ulteriormente affinata con l'adozione di cerchi, dalla misura non ancora dichiarata, ma dal disegno specifico per ottimizzare



DIFFERENZE
La Omoda E5 arriva a distanza di un anno dalla sorella endotermica Omoda 5. In basso, la meccanica, con in evidenza il pacco batteria da 61 kWh.

Omoda E5

DIMENSIONI
Lunghezza 4,40 m
Larghezza 1,83 m
Altezza 1,59 m
Peso 1.710 kg

MOTORIZZAZIONE
Motore elettrico anteriore da 150 kW (204 cv).
Batteria 61 kWh

IN VENDITA DA: **aprile**

Prezzo auto da:
€ N.D.

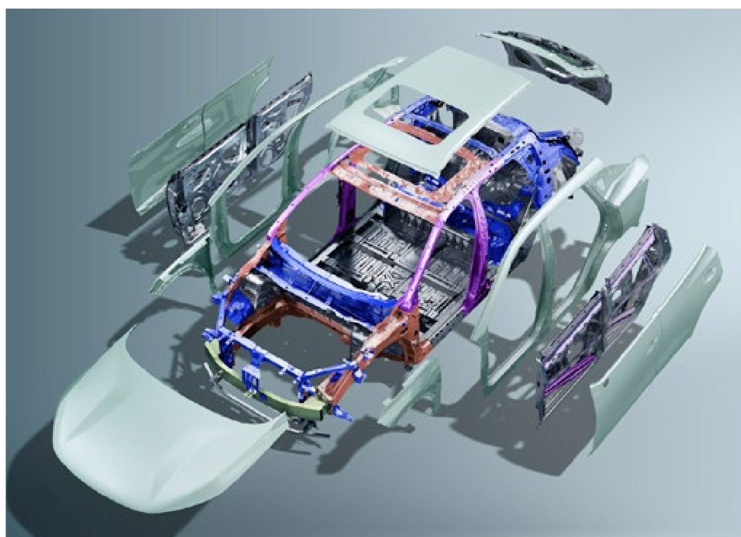




MAXISCHERMO
Strumentazione e infotainment sono raggruppate su un display curvo da 24,6". La capacità di calcolo del software è assicurata dal processore Qualcomm 8155.

i flussi attorno alle ruote e ridurre la resistenza all'avanzamento. Che Omoda strizzi molto l'occhio a un pubblico giovane e più attento alla tecnologia è evidente nell'abitacolo. Il protagonista assoluto è, infatti, il sistema di infotelematica che gira su un doppio schermo curvo ad alta definizione da 24,6 pollici a forma di C dal quale si gestiscono l'intrattenimento di bordo, le dieci diverse modalità di guida e anche un sistema di illuminazione ambientale da 256 colori. Ad assicurare la fluidità di funzionamento del software, poi, c'è il processore di ultima generazione Qualcomm 8155. Per quanto riguarda la meccanica da Omoda dichiarano che il powetrain della vettura vanta un'efficienza complessiva del 94%, grazie anche al complesso sistema del raffreddamento dell'olio e un sistema di gestione termica intelligente. La vettura è dotata di una batteria a litio-ferro-fosvato da 61 kWh che alimenta il motore singolo sull'asse anteriore, da 150 kW (204 cv) e dovrebbe garantire 430 km di autonomia e consumi pari 15,5 kWh ogni 100 km secondo il ciclo WLTP (6,4 km/kWh). Grazie alla ricarica rapida, inoltre, la vettura è in grado di passare dal 30% all'80% in soli 28 minuti. La dotazione è piuttosto completa e per il mercato europeo: sono garantiti gli ADAS per la guida autonoma di livello 2. La E5 sarà in vendita da aprile, a un prezzo che, dicono da Omoda, dovrebbe stare attorno ai 35-38mila euro. Interessante con gli incentivi, a meno che il Governo non scelga, in questo caso, di favorire la produzione italiana. Ma quest'ultimo tema non preoccupa più di tanto il brand cinese Alex Zhou Yin, responsabile di prodotto, ci ha detto che: «*Per noi è importante iniziare, tutto il resto lo vedremo in futuro*». (*Michele Salvatore*)





SICUREZZA
La scocca dell'Omoda E5 è composta per il 78% da acciai ad alta resistenza. Ha raggiunto le 5 stelle nei crash test Euro NCAP.



Testo di **ANDREA BRAMBILLA**

LA RICARICA? SARÀ CITY

A2A E-MOBILITY LANCIA CITY PLUG, UN SISTEMA DI RICARICA DIFFUSO A BASSA POTENZA. SCOPRIAMO COME FUNZIONANO E QUALI SONO I VANTAGGI DI QUESTE COLONNINE

La mobilità elettrica cresce e A2A contribuisce a renderla più facile con le nuove colonnine City Plug. Dopo la prima installazione a Brescia, queste colonnine sono state collocate a Milano per poi diffondersi in altre città italiane. Rispetto ai punti di ricarica che troviamo già nelle nostre città, il progetto City Plug di A2A si differenzia in modo radicale. Infatti, queste colonnine di design, studiato da Giugiaro Architettura, non hanno spazi dedicati, ma grazie alle loro dimensioni ridotte, vengono posizionate capillarmente delle comuni aree di sosta con strisce blu e gialle della città, consentendo così di lasciare l'auto collegata di giorno e di notte per tutto il tempo desiderato. La potenza di erogazione, fino a 7 kW, quindi a ricarica lenta dei veicoli, ha il vantaggio di non essere impattante sulla rete elettrica nazionale. Le prime installazioni a Milano sono state fatte in via Manara, e A2A ha dichiarato di avere in previsione la collocazione di 4.000 nuovi punti di ricarica nei prossimi due anni, portando Milano ad essere la città con la maggiore densità di punti di ricarica pubblici d'Italia e ai vertici tra le capitali europee. Ma qual è la visione del gruppo A2A sull'elettrificazione della mobilità? Lo scopriamo con Fabio Pressi Amministratore Delegato di A2A E-mobility.

Avete intenzione di posizionare a Milano 4.000 punti di ricarica, un'operazione imponente?
«Ad aprile dello scorso anno abbiamo fatto la prima installazione a Brescia del primo prototipo. Abbiamo così potuto studiare il comportamento degli utenti perché è una colonnina innovativa che mi piace definirla anche "intelligente", perché opera in sinergia con le altre vicine. Abbiamo poi presentato il progetto al Comune di Milano che lo ha approvato. Inizieremo adesso con l'installazione di 4.000 punti di ricarica nei prossimi due anni. Le prime localizzazioni delle colonnine City Plug le stiamo identificando attraverso lo studio di dati forniti dal Comune sulla presenza di parcheggi e vetture elettriche. Sono delle zone adatte all'installazione di queste colonnine che non necessitano di un parcheggio riservato. E questa è proprio l'innovazione di questo progetto. Quindi l'utente può lasciare l'auto collegata quanto vuole e soprattutto in questa fase in cui le vetture elettriche non sono così diffuse non vengono tolti parcheggi a quelle endotermiche. In futuro, quando le auto elettriche saranno numerose, avere una colonnina per parcheggio diventerà la soluzione ideale per ricaricare in aree pubbliche».



ELEGANTI
Il design della colonnina City Plug di A2A E-Mobility è stato studiato da Giugiaro Architettura. Un esempio di installazione, sotto.

Quindi spariranno le altre colonnine a bassa potenza nelle strade?
«Probabilmente quelle tradizionali da 11 kW non serviranno più. Nelle città noi avremo una ricarica diffusa a bassa potenza da 7 kW. Ma questo anche





FABIO PRESSI
Secondo l'AD di A2A E-mobility il sistema City Plug contribuirà alla diffusione dell'auto elettrica.

perché seguiamo la tecnologia che le Case auto stanno applicando alle vetture elettriche. Ovvero un sistema di ricarica in corrente alternata sempre di più a bassa potenza e più alto in corrente continua. Quindi avremo colonnine diffuse a bassa potenza in AC nelle città e ricarica veloce sia in città che nelle zone extraurbane e autostrade».

Dopo Milano e Brescia quali saranno le città dove troveremo la City Plug di A2A?
«Sicuramente nelle principali città italiane noi andremo a offrire questo tipo di infrastruttura, soprattutto quelle dove c'è maggiore difficoltà nei parcheggi. Ad esempio Roma e Firenze sono città adatte per questo tipo di infrastruttura. Ma anche in alcuni punti strategici di Comuni più piccoli, considerando che questa infrastruttura si inserisce anche all'interno dei pali della luce. Quindi dove c'è un adeguamento dell'illuminazione pubblica potremmo pensare di abbinare questa infrastruttura che è già integrabile nei pali della luce. Anche nel progetto di Milano stiamo già proponendo una serie di colonnine intervallate da pali della luce dove ovviamente c'è la possibilità di parcheggiare l'auto».

Qual è la parte "intelligente" di queste colonnine di cui accennava prima?
«Ogni colonnina può erogare fino a 7 kW, ma la potenza si distribuisce a seconda del numero di vetture collegate. Se c'è una sola auto la colonnina carica a 7 kW, altrimenti la potenza scende.



Questo è molto utile anche perché le vetture non si collegano tutte scariche contemporaneamente. Quindi essendo una ricarica lunga durante tutta la giornata la potenza si distribuisce a seconda del numero di auto. Si chiama DLM, ovvero Dynamic Load Management, una tecnologia per distribuire la potenza su più stazioni di ricarica. Un po' come sta avvenendo sulle stazioni di ricarica ad alta potenza, che saranno sempre di più delle vere stazioni dove ci saranno una serie di colonnine proprio per dare possibilità alle persone di non stare in coda ma di distribuirsi su più punti di ricarica. Quando la richiesta di potenza è contemporanea da più vetture bisogna gestire l'energia distribuendola su più punti di ricarica diminuendo la potenza».

Non ci sono cartelli che identificano le colonnine City Plug?
«Oggi i punti di ricarica elettrica si identificano attraverso le app, così si scopre anche la disponibilità della colonnina. Per le City Plug non c'è bisogno di un cartello perché la ricarica sarà diffusa e attraverso l'app e i navigatori si saprà dove c'è la disponibilità delle colonnine. Stiamo anche studiando dei dispositivi che determinano se il parcheggio è libero o occupato da una vettura endotermica. Nelle prossime generazioni delle colonnine City Plug vedremo anche in tempo reale lo stato del parcheggio».

Le City Plug le troveremo anche nei parcheggi riservati ai residenti?
«Certamente saranno posizionate anche nelle zone dedicate ai residenti. Questo contribuirà alla diffusione delle vetture elettriche convincendone l'acquisto anche a persone che non hanno un box avendo ugualmente la ricarica sotto casa. Comunque dal lato di A2A, a seconda delle singole decisioni dei Comuni, la City Plug si presta a una grande versatilità con l'intento di fornire uno strumento che favorisca e faciliti ulteriormente la transizione verso l'auto elettrica».

Ma il costo della ricarica?
«Oggi siamo in una fase dove i modelli di business della ricarica elettrica stanno evolvendo. È vero che il singolo kilowattora sembra caro, ma se poi si acquista un pacchetto il costo si abbatte notevolmente. Magari in futuro proporremo anche degli abbonamenti a pacchetto per residenti, soprattutto se una persona ha la ricarica City Plug sotto casa». L'evoluzione della transizione elettrica è quindi sempre più in evoluzione; dobbiamo capire in che fase di questo cambiamento ci troviamo e quanto sarà rapido. *a*





COMPATTA IN ABITO SPORTIVO

Per il crossover elettrico arriva il pacchetto estetico N Line

LA HYUNDAI Kona Electric veste sportivo. Il crossover coreano, infatti, diventa la prima EV della gamma del Costruttore di Seul a ricevere il pacchetto estetico N Line, l'allestimento dedicato alle vetture ad alte prestazioni. A definire il look più aggressivo di questa versione sono i paraurti, sia anteriore sia posteriore, dal disegno specifico, ma anche affinamenti stilistici e aerodinamici come le minigonne laterali. I cerchi da 19" e il badge N Line completano i ritocchi esterni. A caratterizzare l'abitacolo, i sedili sportivi con le cuciture a contrasto, disponibili in tessuto o in Alcantara realizzata per il 57% da plastica riciclata e pelle, oltre a tanti dettagli in rosso sul volante e cruscotto. A completare la dotazione, la carrozzeria bicolore con tetto nero, in optional, e la pedaliera in metallo. La scheda tecnica, invece, non cambia. La Kona Electric N Line è disponibile con i due tagli di batteria da 48,4 kWh o 65,4 kWh per 377 km o 454 km di autonomia. A seconda dell'accumulatore, la potenza del motore singolo all'anteriore è di 115 kW (156 cv) o 160 kW (217 cv). Entrambe le batterie supportano la ricarica rapida fino a 350 kW e passano dal 10% all'80% in 41 minuti. L'allestimento N Line sarà disponibile per la Kona a partire da questa primavera, mentre non è stato ancora annunciato il listino completo.

ELETTRICHE E IBRIDE SOTTO CONTROLLO

EUROREPAR Car Service, rete di officine specializzate nella riparazione e manutenzione di automobili di tutti i brand, lancia il programma "EV Label" dedicato a BEV e ibride. Ogni centro che aderisce all'iniziativa garantirà la manutenzione di veicoli elettrici o ibridi e potrà contare su una stazione di ricarica da 22 kWh. L'iniziativa è partita nei Paesi Bassi nel 2023. Nei prossimi mesi la rete estenderà il servizio anche ai propri centri in Francia, Spagna, Portogallo, Italia, Belgio, Germania e Regno Unito.

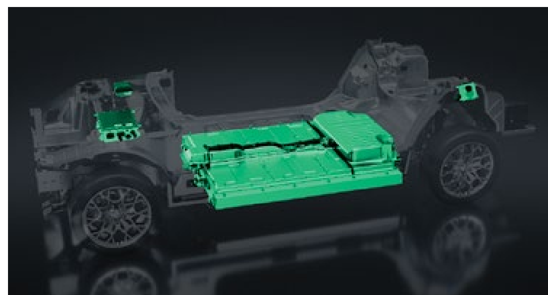
EUROREPAR
NUOVO
QUI PROVVEDIAMO ALLA MANUTENZIONE AL VOSTRO VEICOLO IBRIDO O ELETTRICO
IBRIDO ED ELETTRICO
OFFICINA AUTORIZZATA

ARRIVA LA PIATTAFORMA PER LE BEV PREMIUM

Sulla STLA Large nasceranno le nuove Alfa e Maserati a batterie



SARÀ LA BASE per le nuove Maserati ed Alfa Romeo elettriche del futuro, che verranno lanciate dal 2026 in poi. È la piattaforma STLA Large di Stellantis per berline e Suv di taglia grande. Debutterà già nei prossimi mesi per un modello Dodge e verrà utilizzata per le nuove Maserati Quattroporte e Levante full electric e per la futura ammiraglia Alfa Romeo sempre a propulsione elettrica. Proprio perché servirà da base per auto del Marchio Dodge, Jeep, Chrysler, Alfa e Maserati la piattaforma STLA Large verrà realizzata sia in USA che in Italia, nella fabbrica di Cassino dove oggi si assemblano le Alfa Giulia e Stelvio e la Maserati Grecale. La nuova piattaforma STLA Large è nativa per auto elettriche e avrà specifiche top: batteria da 85 a 118 kWh di capacità per garantire fino a 800 km di autonomia; potrà alloggiare uno o due motori e garantire layout sia a trazione anteriore, posteriore e integrale e avrà un'architettura elettrica fino a 800 volt per accelerare i tempi di ricarica (fino a 4,5 kWh al minuto). *(Alberto Sabbatini)*



LA CARICA DEL LEONE

Peugeot svela come si appresta a diventare sostenibile entro il 2038



ECOSISTEMA, esperienza, electric, efficienza e ambiente: sono questi i cinque concetti (a cui se ne aggiunge un sesto, educazione) al centro del progetto E-Lion, con cui Peugeot punta a rendere le proprie attività completamente sostenibili entro il 2038, ma non solo. In occasione dell'E-Lion Day, la Casa francese ha annunciato l'imminente arrivo di due nuovi modelli a zero emissioni, la E-408 e la E-5008, e di una serie di servizi pensati per rendere più facile e accessibile la mobilità elettrica a chi possiede una Peugeot. A cominciare dal programma di garanzia fino a 8 anni e 160mila km per E-3008, fino all'introduzione di ChatGPT su tutta la gamma di veicoli passeggeri e commerciali, inclusi quelli endotermici. Tra le altre novità, la creazione di due joint venture, con Galloo e Orano, per lo smaltimento e il recupero di automobili e batterie a fine vita, e le partnership con la carovana educativa Under The Pole e l'ente benefico britannico Born Free. *"Con il progetto E-Lion, Peugeot mobilita tutto il suo know-how tecnologico e la creatività dei suoi team per consentire a tutti i suoi clienti di accedere alla mobilità sostenibile. In qualità di leader, vogliamo spianare la strada. È un compito incredibilmente gratificante",* ha spiegato il CEO di Peugeot Linda Jackson. (*Lorenzo Lucidi*)

PROGETTO E-LION
Nella gamma del Leone arriveranno due nuove elettriche, la E-408 e la E-5008. Inoltre verranno sviluppati progetti per smaltimento e recupero delle batterie a fine vita.



IL LUSSO ELETTRICO MADE IN USA



LA JEEP WAGONEER S inizia a mostrarsi, un po' alla volta. Del Suv americano, il secondo elettrico della Casa dopo l'Avenger, atteso negli USA entro la fine dell'anno per poi arrivare a fine 2025 anche in Europa, sono stati svelati i primi dettagli degli interni e le principali caratteristiche tecniche ed estetiche. E come da anticipazioni, guardano tutte verso l'alto di gamma. Non è un mistero che la Wagoneer ha nel mirino i Suv di lusso europei e per rompere l'egemonia tedesca e britannica, infatti si presenta ricco di dettagli frutto di un mix tra tecnologia e design ricercato. Sulla plancia troviamo ben quatto schermi, uno per la strumentazione dietro al volante, due dedicati all'infotainment posti al centro e di fronte al lato passeggero, più uno più piccolo sopra il tunnel per il controllo del clima. Sempre sul tunnel centrale, trovano poi posto i controlli per la modalità di guida Selec-Terrain e il selettore di marcia. Il tetto panoramico è di serie, mentre la qualità del sound è assicurata dall'impianto audio McIntosh a 19 altoparlanti. Fuori, le forme si preannunciano imponenti. Se dal punto di vista stilistico la caratteristica principale sarà la nuova griglia a sette feritoie classica di Jeep illuminata a Led, la base tecnica della piattaforma STLA Large può darle dimensioni tra i 5 metri di lunghezza e i due di larghezza e una scheda tecnica di tutto rispetto che vanta, come dichiara Jeep, due motori per la trazione integrale 4xe, 441 kW (600 cv) di potenza, 0-100 km/h bruciato in 3,5" e autonomia che potrebbe raggiungere circa 600 km.

La seconda BEV di Jeep si presenta con caratteristiche specifiche che mirano all'alto di gamma. Interni dal sapore premium e tanta potenza

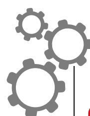


CENTRO PROVE

NEL NOSTRO CENTRO PROVE valutiamo, misuriamo, analizziamo con cura e professionalità tutte le automobili utilizzando i migliori strumenti di ultima generazione



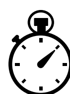
ALFA GIULIA QUADRIFOGLIO
PAG. 128



Come svolgiamo i test

ACCELERAZIONE, RIPRESA, VELOCITÀ, FRENATA, CONSUMO

Ogni mese le nostre prove verità svelano le prestazioni reali delle auto sotto esame. **I nostri tester** professionisti e le strumentazioni di ultima generazione non mentono.



Rilevamenti strumentali

TEST VERITÀ

Le vetture sono sottoposte all'inappellabile giudizio dei nostri strumenti di rilevazione. **Valutiamo** velocità massima, accelerazione, ripresa, frenata, rumorosità, peso effettivo e consumi reali in tutte le condizioni di utilizzo.



Analisi multimediale

PROVA HI-TECH

Calcoliamo i tempi di risposta dei dispositivi di infotainment. **Analizziamo** il funzionamento e le caratteristiche degli impianti installati sulle vetture in prova.



Giro di pista

PER SPORTIVE VERE

Tutte le auto dall'indole più dinamica le **misuriamo** alla prova cronometro: cioè facendo "hot lap" lungo la nostra pista di handling.



È DIVENTATA LIMOUSINE



LA NUOVA BMW SERIE 5 È PIÙ LUNGA DI 10 CM ED È QUASI UN'AMMIRAGLIA. MA GRAZIE ALLE RUOTE POSTERIORI STERZANTI NON HA PERSO MANEGGEVOLEZZA. IL CARATTERE SI È AMMORBIDITO E TENDE PIÙ AL COMFORT CHE ALLA SPORTIVITÀ. È RIMASTO IL TURBODIESEL 2 LITRI, BRILLANTE E PARCO

Testi di **CESARE CAPPA**
Foto **DOMENICO FUGGIANO**

PIÙ GRANDE NON SI PUÒ
Non è solo una questione di mascherina, ossia doppio rene bavarese, ma pure di quote. La nuova BMW Serie 5 sfonda il limite dei 5 metri, arrivando a lambire i 5,06. Tanto in senso assoluto, finché si trova a circolare sulle nostre strade.



RILEVAMENTO CENTRO PROVE AUTO BMW 520d sDrive MSport

VELOCITÀ MASSIMA	CONSUMO MEDIO	0 — 100 km/h
229,9 km/h	**17,966** km/litro	**6"46**

4 cilindti turbodiesel — Cilindrata **1.995** cm³ — **197** Cavalli — **400** Nm — **72.000** euro





SPIGOLOSA MA NON TROPPO
Il colore bianco attenua i toni atletici del corpo vettura. Che indubbiamente presenta linee più rigorose che in passato, mostrando al pubblico un formato inevitabilmente squadrato. La variante M Sport sfoggia tutta una serie di dettagli sportivi, come lo spoiler posteriore, che accentuano il dinamismo.

A guardarla bene viene da porsi una domanda: ma questa è davvero una Serie 5? Perché se essere cresciuta di circa 9,7 centimetri può giovare al portamento, dall'altra parte la inquadra in un segmento di mercato superiore a quello di appartenenza. Sembra più una vettura da lasciare nelle mani dell'autista, invece che da mettersi al volante in prima persona. C'è da dire che pure la nuova generazione di BMW Serie 7 è cresciuta, pertanto non va a disturbare la sorella più grande. Rimane il fatto che circolare con un mezzo con questo genere di quote nuoce al traffico e alle diottrie di chi deve prendere le misure ogni volta che si muove nei centri urbani.
Ma al di là di questa parentesi e delle differenze stilistiche messe in campo dalla nuova "5", sono i contenuti tecnologici l'elemento distintivo di questa vettura. E nonostante tutti o quasi si facciano promotori dell'elettrico – anche lei non è da meno con la variante full electric i5 – sapere di poter contare su un classico turbodiesel (leggermente elettrificato con il mild hybrid a 48 volt) è una certezza che fa piacere e che non sconvolge gli equilibri dell'ambiente.
La nuova BMW Serie 5 nasce sull'ultima versione della piattaforma CLAR della Casa bavarese. Un pianale modulare in grado di ospitare anche l'architettura di un'auto elettrica. Come infatti è la versione i5 a batteria. Una scelta, quella del pianale multi-alimentazione, in controcorrente rispetto ad altri competitor, che invece preferiscono impiegare delle "basi" specifiche per la tecnologia delle BEV (battery electric vehicle).
Come detto poc'anzi, l'avvento della nuova generazione ha prodotto un significativo aumento delle dimensioni, che all'atto pratico consta pure di un passo di quasi tre metri di lunghezza. La serie 5 è diventata una limousine? La risposta non è affermativa, perché a discapito di dimensioni importanti, a bordo lo spazio non sembra stravolgere in positivo la disponibilità di centimetri per le gambe. E se è normale che il divano posteriore è conformato per ospitare al meglio due persone, lo è meno il fatto che lo spazio in senso longitudinale è inferiore rispetto a concorrenti di pari segmento ma più compatte nelle quote. Vero anche che BMW si è sempre distinta per la sportività ma non per la volumetria interna, ed è altrettanto vero che su alcuni mercati sarà disponibile la versione a passo lungo. Ma, prima di alimentare qualche dubbio, è giusto chiarire che lo spazio dietro è più che adeguato, solo le attese erano maggiori viste le dimensioni in campo.
A proposito di spazio, anche il bagagliaio, per quanto profondo, ha una conformazione che non lo rende sfruttabile al massimo. Detto questo, la nuova edizione della berlina bavarese non cede in toto al fascino del maxi doppio rene, ma a bordo presenta una sceno-



DA NON CREDERE
Al giorno d'oggi dove l'elettrico vorrebbe dominare e il Diesel sembrerebbe un tabù, fa sorridere rimettersi al volante di una vettura alimentata a gasolio. La 520d è una certezza assoluta per chi deve macinare tanti chilometri. Ai nostri rilevamenti ha percorso 1.078 km con un pieno con un consumo medio di 18 km/litro.









grafia uniformata al resto della famiglia BMW. Una scelta di stile che si allinea ad altri Costruttori, ma che omologa sin troppo il proprio alto di gamma. Il sistema è composto da un Information Display da 12,3 pollici e da un Control Display da 14,9 pollici. Si può discutere sull'estetica, ma non sulla visibilità, che rimane ottimale in ogni condizione di luce. Ovviamente a seconda del modo di guida scelto, la grafica del quadro strumenti muta. E, se ciò non bastasse,

A QUOTA "VENTI"
I cerchi in lega da 20 pollici offerti come alternativa a quelli standard (2.700 euro), sopra. Il Led che contorna il doppio rene e che si illumina quando cala il buio. Decisamente scenografico, in alto.

PREZZI E OPTIONAL

BMW 520d sDrive MSport
€ 72.000 Chiavi in mano, IPT esclusa

GARANZIA E BOLLO
Garanzia: 3 anni/km illimitati; 3 anni/km illimitati sulla verniciatura; 12 anni/km illimitati per la corrosione passante
Tassa di possesso: 432 (provincia di Milano)

DOTAZIONI DI SERIE
- Airbag per guidatore e passeggero, laterali, per la testa per prima e seconda fila di sedili
- BMW Live Cockpit Plus con BMW Curved Display
- BMW Operating System 8.5 con sistema di navigazione
- Cerchi in lega M da 19" Styling 935 Bicolor Black Grey
- Climatizzatore automatico bizona
- Driving Assistant, assistenza alla guida
- Fari a LED, gruppi ottici posteriori con tecnologia a LED
- Parking Assistant con Active Park Distance Control e telecamera per retromarcia
- Sedili anteriori sportivi
- Sospensioni sportive M

ACCESSORI A RICHIESTA
Mineral White metallizato	**€ 1.100**
Cerchi in lega M da 20" aereo	**€ 2.700**
Travel Package	**€ 1.800**
Innovation Package	**€ 2.200**
Comfort Package	**€ 2.900**
Applicazioni in vetro "CraftedClarity"	**€ 630**
Driving Assistant Professional	**€ 2.520**
Parking Assistant Professional	**€ 1.100**
Sistema di altoparlanti Bowers & WilkinsSurround	**€ 1.300**
BMW Senza Pensieri 5anni /100.000 km	**€ 1.540**
Pacchetto M Sport Pro	**€ 48.00**
Sospensioni adattive Professional	**€ 2.500**

GLI OPTIONAL IN NERO SONO DELLA VETTURA IN PROVA
PREZZO DELLA VETTURA PROVATA
€ 97.090





POSIZIONE GUIDA OK
La seduta, pur non rientrando nello specifico come sportiva, è ottimale se dovete trascorrere molto tempo in vettura. Tra gli optional la possibilità di rendere climatizzato il sedile. Rimane sempre fuori misura lo spessore della corona del volante.

DIGITALE IN FORMATO MAXI
Non vanta una scenografia esclusiva, adeguandosi al resto della gamma, ma il doppio schermo (da 12,3+14,9 pollici) di cui è provvista la BMW Serie 5 consente una visuale più che ampia sullo status della vettura e sulle sue funzionalità.



le possibilità di personalizzazione consentono di mettere in risalto le informazioni che riteniamo più interessanti, come ad esempio la navigazione.
Chi arriva dalla generazione precedente potrebbe trovare la nuova disposizione dei tasti, e il fatto che sono diventati touch, più complessa che in passato. In realtà è una "sensazione" passeggera per ritrovare i meccanismi tipici delle bavaresi più recenti.
Non è invece semplicissimo entrare nei vari menu e sottomenu per disabilitare alcune funzioni legate ai sistemi di assistenza alla guida che potrebbero non piacere quando si è al volante. Chiaramente è fatto per una ragione di sicurezza perché si vuole evitare che si disattivino dispositivi che svolgono una funzione primaria. Se la cosa vi infastidisce in fase di acquisto evitate di accumulare sistemi che non si addicono alle vostre esigenze, ma se invece sono presenti, parcheggiate l'auto e munitevi







di pazienza per disattivarli uno ad uno. Prima di passare al prossimo capitolo, e raccontarvi quanto questa imponente berlina è smaliziata tra le curve, è doveroso spendere qualche parola sul protagonista assoluto di questa prova: il quattro cilindri turbodiesel. Nome in codice B47, fa parte di una famiglia di motori che presenzia nel panorama bavarese da circa una decina d'anni. Disponibile in diverse declinazioni e potenze, questa è la variante da 197 cavalli. Ha subìto una serie di aggiornamenti intorno al 2017 e, nello specifico di questa versione, è accompagnato da un sistema mild hybrid a 48 volt. Il blocco cilindri è realizzato in lega di alluminio, mentre la sovralimentazione avviene grazie a una turbina a geometria variabile. L'unità è provvista di catena di distribuzione. Ma per sapere quanto è efficace il connubio con la nuova Serie 5 vi rimandiamo alle pagine successive.

Segue a pag. 105 ›

SEMPRE MEGLIO IN QUATTRO
Il divano posteriore è conformato per ospitare al meglio due persone. Ma nonostante il passo di quasi tre metri, chi si accomoda nelle retrovie non vanta lo spazio di altre concorrenti di pari segmento. Soprattutto se chi guida è particolarmente alto.







ESAME QUALITÀ

APPROVATA SÌ MA TROPPI GIOCHI

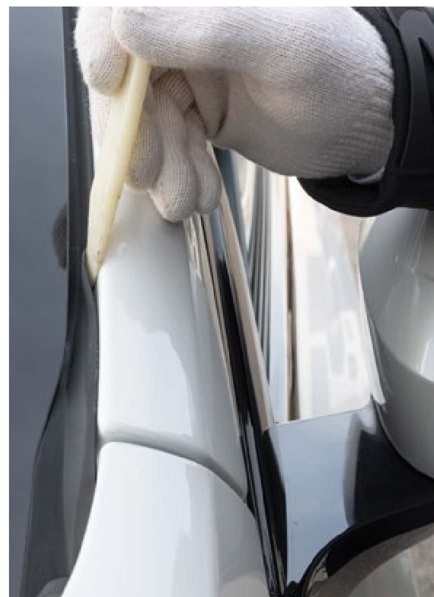
LA BMW SERIE 5 è un'ammiraglia complessivamente realizzata bene, dal progetto alla produzione, che necessita soltanto di alcune attenzioni negli accoppiamenti delle componentistiche e nelle profilature. Nella nostra analisi qualitativa abbiamo rilevato che manca per adesso una costante e adeguata distanza fra le parti. Quanto ai materiali utilizzati per l'auto, essi meritano la promozione e, altrettanto lo merita il comfort dell'abitacolo che è garantito da un triplice giro delle guarnizioni tra porte e vani porta che dona un isolamento perfetto agli occupanti. Positiva anche la presenza di maniglie di appiglio per tutti i passeggeri e all'esterno di guarnizioni sul perimetro parabrezza e padiglione, oltre a vani ruota ricoperti in materiale plastico e riciclato tessile. Ben fatti anche i sedili in pelle traforata al centro e finta pelle diversificata lateralmente, arricchiti da una cucitura per esaltarne le confortevoli forme e tessuto sui bordi per limitare il cigolìo da contatto. Un poco scivolosa la presa delle maniglie di apertura dall'esterno: basterebbe una semplice zigrinatura a risolvere il problema. (*Valerio Giacobazzi*)





SPAZI FRA LA CARROZZERIA TROPPO VARIABILI ▶
Variano troppo i giochi perimetrali delle parti mobili che spaziano dai 3 mm attorno al cofano anteriore fino addirittura ai 7 mm della zona del cofano e fanale anteriore (a destra).





▲ **DETTAGLI IMPERFETTI**
Alcune imperfezioni sul perimetrale del cofano vano motore e zona fanaleria (sopra). Positivo invece aver adottato una guarnizione perimetrale sul parabrezza (a destra) e sul lunotto per evitare ristagni di sporco.

▼ **IL VETRO È SPESSO QUANTO BASTA**
Sufficiente il vetro che è di 4 mm sulle porte posteriori e 5 mm in quelli anteriori. Anche le porte sono ben eseguite con rivestimenti interni che si prolungano sulle forme e con finiture riprese dalla plancia accessoriate di un capiente vano porta giornali.









▲ **LA PLANCIA HA L'ANIMA IN ALLUMINIO**
Il supporto della plancia è in fusione di alluminio (sopra) e sostiene una ossatura in termoindurente ricoperta da una finta pelle di ottima qualità; al centro un inserto in simil tessuto carbonio, separa ed esalta le forme. Però sulla plancia il pulsante arresto vettura, posizionato al centro, è piccolo e poco evidente e finisce per distrarre dalla visibilità stradale.

BENE IL COLLO D'OCA ▶
Ottima scelta l'aver adottato una cerniera a "collo d'oca" (a destra) per evitare l'ingombro del cofano aperto, ma la capienza in lunghezza del baule può rendere difficoltosa la raggiungibilità delle valigie.



‹ **Segue da pag. 103**

Intanto il passaggio alla nuova generazione ha prodotto un significativo aumento di prezzi. Infatti la precedente 520d in allestimento M Sport partiva da 68.160 euro, mentre la nuova alza l'asticella a quota 72.000 euro. Basta visionare la tabella dei prezzi a pagina 101 per capire che sebbene la lista optional sia più breve rispetto a quelle tipiche bavaresi, i pacchetti offerti non sono certo in omaggio. Vero è che la soluzione del "pacchetto" offre una serie di accessori combinati a prezzo ridotto, che singolarmente avrebbero comportato un aumento di prezzo ancor più rilevante. Detto questo il conto degli optional alla fine supera i 25mila euro. Nel Comfort Package rientrano ad esempio il climatizzatore automatico a 4 zone, il riscaldamento sedili anteriori e posteriori e la ventilazione attiva sedili anteriori. Mentre il pacchetto M Sport Pro, qui a listino a 4.800 euro, può arrivare a costare sino a 8.400 euro se prima non avete acquistato altri pacchetti. Un Package che di fatto riguarda principalmente la parte estetica della vettura. Dettagli a cui prestare attenzione per non veder lievitare a dismisura il prezzo di Serie 5. *a*





◀ **GUARNIZIONI: IL MEGLIO CHE SI POTEVA FARE**
Ottimo nel suo insieme l'impianto guarnizioni che garantisce il comfort dell'abitacolo. C'è un tubolare perimetrale e un tubolare sagomato sulle porte completo di un doppio gocciolatoio superiore a lembi floccati (foto in alto), mentre inferiormente è presente un tubolare paraspruzzi (foto a sinistra), sul perimetro del vano porte un tubolare sagomato a completamento dell'impianto.



AGILITÀ RITROVATA CON LE RUOTE DIETRO CHE STERZANO

COSÌ LUNGA E CON UN PASSO DI 3 METRI DIVENTA FONDAMENTALE L'AIUTO DEL RETROTRENO AUTOSTERZANTE. IL TURBODIESEL DA 197 CV È UNA GARANZIA, MA IL COMPORTAMENTO GENERALE TENDE PIÙ AL COMFORT CHE ALLA SPORTIVITÀ. BASSI I CONSUMI

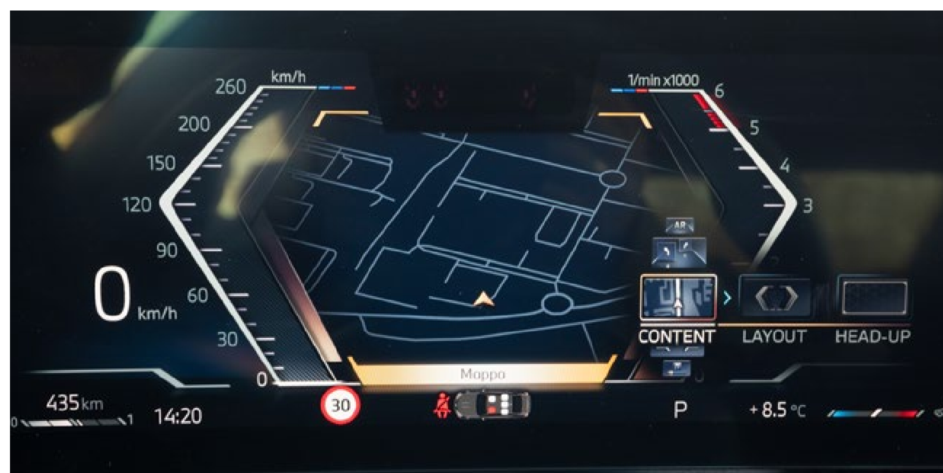
Come conservare l'indole sportiva nonostante gli oltre cinque metri di lunghezza? Con gli accessori. Non è sufficiente l'appellativo M Sport per fare di questa BMW Serie 5 una vettura brillante di nome e di fatto. Quindi il giudizio è certamente influenzato da tutta quella serie di dispositivi che corredano la vettura oggetto della prova e di cui daremo maggiori approfondimenti strada facendo. Anche perché a fare notizia non è tanto la dotazione a pagamento, una garanzia quando di mezzo ci sono le tedesche, quanto la presenza del 4 cilindri turbodiesel. Un evento raro in un momento in cui la sopravvivenza dei motori termici è certamente legata all'elettrificazione, ma ha quasi del tutto abbandonato l'alimentazione a gasolio. Peccato, perché il mild hybrid Diesel della berlina bavarese svolge egregiamente il suo compito: macinare chilometri. E nonostante coppia e cavalli non scorrono in quantità industriale, come l'elettrico ci ha spesso abituato, sposano alla perfezione il telaio della "5" berlina. Non scalciano la quattro porte tedesca, ma la accompagnano con garbo lungo la strada. Giusto così, un'ammiraglia deve farsi apprezzare anche per il modo in cui sa gestire i Newton metri. Probabilmente il giudizio sarebbe stato diametralmente opposto se invece della 520d ci fosse stata la i5 da 340 cv (non è necessario scomodare la più performante i5 M60 xDrive). In ogni caso l'offerta della 520 turbodiesel è sufficiente a soddisfare chi della guida brillante non può proprio fare a meno. Potendo contare su consumi davvero contenuti (i nostri rilevamenti hanno certificato quassi 18 km/litro di media) che realizzano autonomie reali lontane anni luce dalle possibilità attuali dell'elettrico.

Il quattro cilindri è silenzioso a velocità costante, tant'è che in autostrada potreste paragonare la rumorosità della 520d proprio a quella della i5, mentre in accelerazione, soprattutto se si spinge a fondo il pedale del gas, fa sentire la sua presenza. Tonalità non necessariamente piacevoli per chi ha deciso di acquistare una vettura del calibro di Serie 5. Non è invasivo, fughiamo subito ogni dubbio, ma visto il rango della vettura ci saremmo aspettati un risultato differente. Coadiuvato dal sempre presente cambio ZF a 8 rapporti, in questa occasione non si presta per un impiego sportivo. Rimane sempre un'ottima unità, ma non è chiaro come mai in questa "applicazione" sia stato deciso di renderlo meno reattivo del solito. Lo si percepisce quando, ammaliati da una serie di curve, passate al modo manuale. Salire o scendere cambia poco, il mordente non rientra nella definizione di sportivo. Vero che questa è una berlina di rappresentanza, altrettanto vero che nell'uso quotidiano l'aggettivo che lo distingue è invece ineccepibile.

Una caratteristica che coinvolge pure l'assetto, capace di adattarsi ad ogni situazione di marcia. Ma in questo caso è stata fondamentale la presenza delle sospensioni adattive Professional (2.500 euro spesi benissimo) che rendono questa 520d un tappeto di velluto anche quando il manto stradale è costellato da dossi e buche. E se passate alle modalità più sportive, il comfort di marcia rimane una garanzia.

Per quanto riguarda la dinamica di guida, la presenza del retrotreno autosterzante consente alla Serie 5 di essere agile pure nei percorsi tortuosi, nonostante le dimensioni e il passo di quasi tre metri. A differenza di altre tedesche il posteriore non è vincolato a terra. I movimenti sono minimi; quanto basta per rendere più coinvolgente la guida. A meno di non forzare la mano, la vettura risulta essere per lo più neutra, manifestando un certo sottosterzo se si esagera a "dare" volante. Detto questo, le reazioni non sono mai brusche e repentine, lasciando ampi margini di correzione. L'indole non le manca, ma ovviamente la Serie 5 non può essere

GEOMETRIA FUNZIONALE
Al di là del fatto che la vettura non tende a caricarsi più di tanto in fase di curva (come ben presentato dall'immagine di fianco) la grafica del quadro strumenti, pur mutando con i modi di guida, è sempre molto (anche troppo) futurista.





VELOCITÀ MASSIMA	229,9 km/h
ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h	6"46
RIPRESA DA 80 A 120 km/h	5"04
SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h	33,4 m
CONSUMO MEDIO RILEVATO	17,966 km/l

inquadrata come auto sportiva, neppure in allestimento M Sport. Neppure se tenete premuta la paletta di sinistra (quella per scalare le marce) per dare modo alla modalità boost di entrare in azione: avete 10 secondi di tempo per approfittare del massimo potenziale della 520d. Ma su oltre 1.800 kg di peso per 197 cavalli di potenza, l'effetto è praticamente inesistente.
La suite di sistemi di assistenza alla guida di cui dispone, come il Driving Assistant Professional (2.520 euro) rende la guida in autostrada piacevole anche per coloro i quali non amano farsi trasportare dall'auto. L'evoluzione rispetto al passato è palese. Non tentenna tra la complicata segnaletica orizzontale tipica dei "nostri" lavori in corso. E nelle fasi di sterzata è più omogenea e meno spigolosa. Ovviamente tutto può essere disattivato a favore di una guida più tradizionale, ma la serie di menu e sottomenu, a cui bisogna accedere per cambiare le impostazioni potrebbero far passare la voglia a qualcuno.



COS'È IL BOOST?
Se tenete premuta la paletta di sinistra per qualche secondo, la Serie 5 entra in modalità Boost. Avrete 10 secondi di tempo per affondare il pedale del gas e poter usufruire del massimo potenziale di cui dispone la 520d.



Inquadrando questo QR Code accederete ai nostri video della nuova BMW Serie 5
auto.it



VELOCITÀ MASSIMA 229,9 km/h

Rilevata	229,9 (D)
Dichiarata	233

Selettore marce in Drive.

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h 6"46

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	2"87	27,8
0-80	4"39	57,5
0-100	6"46	109,5
0-100 dichiarato	7"30	—
0-120	9"42	201,2
0-140	13"44	347,3
0-160	18"64	564,4
0-180	25"36	882,7
Distanza metri	**Tempo**	**Velocità d'uscita km/h**
0-100	6"09	97,1
0-400	14"77	145,3
0-1.000	27"67	184,4

RIPRESA DA 80 A 120 km/h in D 5"04

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	2"15	53,4
80-120	5"04	141,8
80-140	8"82	279,2
80-160	13"96	494,1
80-180	20"68	812,7



33,4 m

SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto
100	33,4	2"39



CONSUMO MEDIO RILEVATO 17,966 km/litro

Velocità effettiva	Effettivo km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio	17,966	1078
Extraurbano	16,120	967
In città	14,957	897
130 km/h	16,945	1017
90 km/h	23,840	1430



525 km Autonomia con 50 euro*	1078 km Autonomia media
103 euro Costo pieno	60 litri Capacità serbatoio

* Prezzo del carburante al 15/1/2024: 1,712 euro.



SCHEDA TECNICA
BMW 520d SDrive MSport

LUNGHEZZA	**5.060 mm**
LARGHEZZA	1.900 mm
ALTEZZA	**1.515 mm**
PASSO	2.995 mm
PESO A VUOTO	**1.850 kg**
TRAZIONE	posteriore
POSIZIONE MOTORE	**Anteriore longitudinale**
CILINDRI	4 cilindri in linea con tecnologia mild hybrid a 48 volt
CILINDRATA	**1.995 cm³**
ALESAGGIO E CORSA	84,0x90,0 mm
POTENZA	**197 cv (145 kW) @4.000 giri/min**
COPPIA	400 Nm @1.500-2.750 giri/min
CAMBIO	**Automatico a 8 rapporti**
SOSPENSIONI ANTERIORI	Doppio braccio oscillante
SOSPENSIONI POSTERIORI	**Multilink**
AMMORTIZZATORI	Idraulici a controllo elettronico
FRENI	**Dischi ventilati, pinze ant. fisse a 4 pompanti, post. flottanti a singolo pompante**
CERCHI	7.5J x 18 (std.)
PNEUMATICI	**225/55 R18 102Y XL (std.)**
CAPACITÀ SERBATOIO	60 litri
CAPACITÀ BAGAGLIAIO	**520 litri**



IL BUON VECCHIO 4 CILINDRI DIESEL
Se ne vedono sempre meno in giro, ma qualcuno tiene botta e non rinuncia. Come il quattro cilindri in linea della Casa bavarese che, arricchito dall'elettrificazione mild hybrid, rimane un classico della produzione BMW.



LA PAGELLA



POSTO DI GUIDA Pur presentandosi come una berlina di rappresentanza, non rinuncia alla sportività dei suoi elementi. La corona del volante, a nostro parere, è sempre eccessivamente spessa.	8,5
PLANCIA Appare sin troppo omologata rispetto al resto della gamma. Punto di forza è l'ottima visibilità a bordo.	7,5
ABITABILITÀ Sebbene sfonda quota cinque metri di lunghezza e ha un passo di quasi tre, non eccelle a livello di seduta posteriore.	6,5
BAGAGLIAIO Non è tanto una questione di volumetria in senso assoluto, piuttosto di come lo spazio è disposto.	6,5
VISIBILITÀ Imponente e ingombrante lo è per natura. La visuale posteriore e quella laterale ne risentono di più.	6,5
CLIMATIZZAZIONE Il climatizzatore quadrizona è offerto come optional nel pacchetto Comfort. Ma per il resto l'efficienza tedesca del sistema di climatizzazione è una solida realtà.	8,5
QUALITÀ È talmente minimale e ordinata che c'è poco da "toccare". Il livello non poteva che essere adeguato al rango.	8
HI-TECH Tra comandi gestuali, vocali, app, head-up display e via discorrendo, la suite multimediale della "5" è super completa. Spicca il doppio schermo che domina la plancia con display da 12,3" e 14,9".	8,5
PREZZO Con oltre 20mila euro di accessori il costo finale lievita. Il prezzo base a quota 72mila euro per la M Sport è troppo alto.	6,5
MOTORE Un solido 4 cilindri turbodiesel che mostra ancora una volta il potenziale delle motorizzazioni bavaresi. Arricchito dal mild hybrid a 48v che rende ecologically correct il motore a gasolio.	8,5
ACCELERAZIONE Il peso c'è e si fa sentire, ma il piccolo 4 cilindri non lo sa e spinge a dovere. Abbiamo cronometrato 6"46, quasi un secondo meglio del valore di omologazione.	9
RIPRESA Il cambio non viene sempre in aiuto, così come la massa in gioco. Ma i risultati (5"04 su 80-120) sono nella media.	7,5
VELOCITÀ Se in accelerazione migliora la performance dichiarata, in velocità siamo qualche km sotto rispetto ai dati di omologazione.	6,5
CONSUMO Percorrere 18 km con un litro di media con una massa pari a 1,8 tonnellata è la dimostrazione che il Diesel è ancora un propulsore altamente efficiente. Solo in città soffre un po' il peso.	9
CAMBIO Lo ZF a 8 marce non sembra qui nella sua forma migliore. Forse la gestione elettronica lo penalizza.	7
STERZO Se non fosse per il volante sovradimensionato, il voto sarebbe più alto. Nel complesso un ottimo elemento. Dà buon feeling.	8
FRENATA Nulla di travolgente in senso assoluto (33,4 metri da 100 km/h) ma sempre pronta e resistente nell'uso più gravoso. Molto bene.	8
TENUTA DI STRADA Con gli accessori giusti, la Serie 5 dimostra di non essere soltanto una berlina tre volumi di rappresentanza.	8
COMFORT Pur trattandosi della versione M Sport, il comparto sospensioni privilegia sempre gli occupanti. Bisogna investire 2.500€ per l'assetto adattivo professional per avere davvero il meglio.	8,5
ADAS Per rendere completa in tutto la 520d bisogna mettere mano al portafogli per gli ADAS extra, ma i sistemi funzionano perfettamente.	8

IL NOSTRO GIUDIZIO





GIÙ LA MASCHERA





RILEVAMENTO CENTRO PROVE AUTO TOYOTA C-HR HEV 2.0 AWD-I GR SPORT

VELOCITÀ MASSIMA	CONSUMO MEDIO	0 — 100 km/h
185,1 km/h	**18,091** km/litro	**7"34**

4 Cilindri benzina full hybrid — **1.987** cm³ — **197** Cavalli — **190** Nm — **47.200** euro



LA TOYOTA TOGLIE I VELI ALLA NUOVA GENERAZIONE DEL SUV COMPATTO C-HR E FA DEBUTTARE LA TRAZIONE INTEGRALE OTTENUTA GRAZIE ALL'IMPIEGO DI UN SECONDO MOTORE ELETTRICO. NELLA NOSTRA PROVA IL 2 LITRI FULL HYBRID SI CONFERMA UNA SOLIDA CERTEZZA NEI CONSUMI

Testi di **FRANCESCO FORNI**– Foto **FUGGIANO**

ASPETTO ANCORA PIÙ SLANCIATO
La seconda generazione di Toyota C-HR ha un aspetto più filante e spigoloso. Ma oltre alle dimensioni,4 cm più corta, più larga e più bassa, cambia anche la meccanica: quella in prova guadagna la trazione integrale grazie a ben due motori elettrici.



PIÙ CORTA MA PIÙ LARGA
Più spigolosa, la nuova C-HR, è leggermente più corta della precedente (4 cm) ma beneficia di carreggiate più larghe. Risalta lo spoiler sul tetto, concepito per ridurre la resistenza all'avanzamento.

Centravanti di sfondamento. Al suo spumeggiante esordio nel 2016 Toyota C-HR stupì, trapiantando di fatto il design da concept al modello di serie quasi senza filtro. Con successo, fu subito amata e lo stile fu la chiave della sua affermazione. Di quelli che contano, ovvero portando molti nuovi adepti alla Casa giapponese. Ciak, ecco il sequel. Ora si replica con una seconda serie tutta nuova per la Coupé High Rider, questo è l'acronimo del modello. La filosofia non cambia, esce dal coro per stuzzicare gli acquirenti. La stazza resta quella, Toyota ha rinvigorito l'aspetto con accorgimenti mirati. Più corta di quattro centimetri, sempre sotto ai 4,4 metri, ma più larga di tre cm e più bassa di uno. Più acquattata, pronta a scattare. Minacciosa, con linee meno affusolate e con spigoli che definiscono il frontale. Un tocco di classe è la verniciatura bicolore sul montante di coda in alcune versioni (non il nostro allestimento GR). Alla prima occhiata la nuova C-HR riesce a farsi notare: obiettivo raggiunto. Rispetto a concorrenti dirette per motorizzazione come Hyundai Kona PHEV, e indirette, come Jeep Compass, Mazda CX-30 e Volkswagen T-Roc, è una prerogativa non banale.
La C-HR oggetto della prova è la due litri full hybrid, con potenza di sistema di 197 cavalli, abbinata alla trazione integrale, una novità. Al vertice c'è la plug-in, ma il classico FHEV della Toyota rappresenta, a nostro avviso, l'espressione più azzeccata. Il 4 cilindri benzina 2 litri è supportato da un'accoppiata elettrica, il propulsore anteriore da 113 cavalli e 206 Nm e quello posteriore da 41 cv e 84 Nm che si occupa anche della trazione sul secondo asse. La nuova batteria agli ioni di litio ad alta potenza, installata sotto il sedile posteriore, è più compatta e pesa 1,5 kg in meno rispetto alla precedente, ma fornisce il 14% in più di potenza. Ha una capacità di 0,4 kWh. L'orchestra, forte di un retaggio unico, promette di lavorare all'unisono.

L'allestimento è il GR Sport, completissimo, tanto che prevede soltanto due accessori a pagamento, uno dei quali presente: il pacchetto hi-tech che contribuisce a portare il prezzo prossimo ai 49.000 euro. In ogni modo la 1.8 d'accesso, full hybrid a trazione anteriore da 140 cv, parte da 35.700 euro. Ma il piatto è ricco, di fatto non c'è nulla da chiedere in più.
In abitacolo si apprezza immediatamente la seduta, in linea col volante, che è un po' più in basso, offrendo una posizione più naturale e adatta alla guida. La poltrona è più in bassa di quindici millimetri rispetto alla serie uscente: tocco di finezza che cambia l'ergonomia.

Segue a pag. 114 ›





FRONTALE SPIGOLOSO
Lo stile del nuovo frontale è più spigoloso e dinamico. Aggressiva la foggia dei fari anteriori prisma Led con abbaglianti automatici, di serie a partire dall'allestimento Trend.





PREZZI E OPTIONAL

TOYOTA CH-R HEV 2.0 AWD-I GR SPORT

€ 47.200 Chiavi in mano

GARANZIA E BOLLO

Garanzia: 3 anni o 100.000 km, batteria 5 anni o 100.000 km
Tassa di possesso: dove non ci sono esenzioni 304,44 €

DOTAZIONI DI SERIE

- Antenna Shark
- Cerchi in lega da 19" con pneumatici 225/50
- Climatizzatore automatico bi-zona
- Digital cockpit con schermo a colori da 12,3"
- Fari anteriori prisma Led con abbaglianti automatici
- Fari posteriori a Led con logo Toyota C-HR
- Illuminazione interna multi-ambient light (64 colori)
- Interni suede e pelle sintetica
- Portellone posteriore ad apertura automatica
- Sedile guidatore regolabile elettricamente
- Sensori di parcheggio anteriori e posteriori con funzione anticollisione
- Sensori pioggia e crepuscolare
- Sistema multimediale Toyota Smart Connect+
- Telecamera posteriore di assistenza al parcheggio
- Toyota Safety Sense: aggiornamenti OTA, assistenza proattiva alla guida, abbaglianti automatici, avviso di cambio corsia con controllo dello sterzo, avviso di rilevamento della stanchezza, cruise control adattivo intelligente, assistenza alla sterzata d'emergenza, mantenimento attivo della corsia, frenata automatica d'emergenza con riconoscimento pedoni e ciclisti, riconoscimento segnaletica stradale con limitazione velocità, riconoscimento segnaletica stradale, assistenza all'uscita dal veicolo, sistema di arresto di emergenza, supporto di prevenzione di collisione a incrocio (vetture e pedoni)
- Vetri posteriori oscurati
- Volante sportivo a tre razze in pelle con cuciture rosse e logo GR Sport
- Wireless Charger - Caricabatterie ad induzione per smartphone

ACCESSORI A RICHIESTA

High Tech Packdigital key, head-up display, retrovisore interno digitale, sistema di fari abbaglianti adattivi con autolivellamento dinamico e cornering lights	**€ 1.600**
Venice Bi-tone Premium	**€ 1.450**

GLI OPTIONAL IN NERO SONO DELLA VETTURA IN PROVA

PREZZO DELLA VETTURA PROVATA

€ 48.800

ADDIO MANIGLIE NASCOSTE
Spiccano sulla fiancata (a sinistra) le maniglie tradizionali (però a scomparsa) su tutte le portiere: non ci sono più quelle posteriori nascoste nel profilo del montante che avevano suscitato perplessità nel primo modello. Le nuove maniglie sono a scomparsa a chiusura automatica e il "click" di chiusura è ben percepibile, anche dall'abitacolo.







CERCHI DA 19" DI SERIE
L'unica opzione sull'allestimento GR Sport in prova sono i cerchi da 19" di serie con pneumatici 225/50: per avere quelli da 20" bisogna salire sulla GR Sport Premiere. Il bagagliaio beneficia del portellone con apertura elettrica (sotto), ma la capacità di carico non è elevata.



‹ **Segue da pag. 112**

L'altezza rimane a sessanta centimetri da terra, ma cambia la prospettiva. Non è un dettaglio da poco, votato a un piglio non solo estetico ma più dinamico. Mettendo sul piatto una buona visibilità, anche in manovra, sia anteriore sia posteriore, nonostante il lunotto sempre piccolo, ma meglio sagomato per consentire un miglior panorama.

Lo spazio a bordo per la prima fila è più che soddisfacente anche per le taglie forti, con qualche attenzione da dedicare in accesso nella parte alta del montante anteriore per i più alti di 1,80. Pegno da pagare per lo stile sportivo. Il tallone d'Achille della prima generazione, l'abitabilità al posteriore, è mitigato dalla maggiore larghezza, e anche per quanto riguarda lo spazio per le gambe. Non è una suite, ma risulta più accogliente, anche perché i cristalli della seconda fila sono diventati più grandi e regalano la sensazione un ambiente non angusto come prima.

Una lacuna evidente, per status ma soprattutto per il comfort, consiste nella mancanza delle bocchette dell'aria

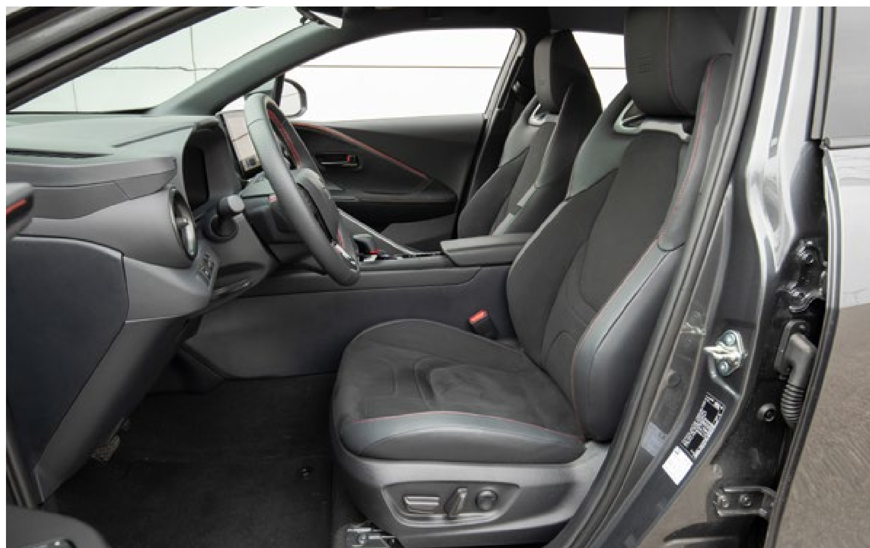


PER LEI PIATTAFORMA EVOLUTA
La nuova C-HR adotta una forma evoluta della piattaforma principale della Casa (Toyota New Global Architecture) dedicata alle compatte e alle medie. La rinnovata cifra stilistica mantiene in ogni modo i legami col passato.

posteriori. L'impianto di climatizzazione è potente, ma tale personalizzazione ormai è un must, in particolar modo per la categoria. Piccoli progressi anche per il bagagliaio, che ha migliorato di circa 15 litri la capacità di carico, ma non è certo uno dei più grandi.
La qualità dei materiali a bordo ha fatto passi in avanti. Soprattutto nella parte anteriore: sia su plancia sia su pannelli porta spiccano materiali soffici al tocco. Conferma che questa parte dell'abitacolo di C-HR, votata più alla guida che al "carico", è privilegiata un po' per tutto. Numerosi dettagli raccontano la maggiore attenzione, dalle luci di ambiente alla foggia delle bocchette anteriori, i Led sui pannelli porta che cambiano colore, rosso o arancione, in base agli avvisi degli ADAS. I rivesti-

Segue a pag. 117 ›

THE CAR OF THE YEAR 2024 FINALIST





MENO ANGUSTA DIETRO
Buona l'abitabilità anteriore, migliorata quella posteriore e la vetratura più ampia rende l'interno meno angusto: mancano però le bocchette di aerazione dietro. Il bagagliaio con una capacità di 362 litri (per la versione GR integrale) è al di sotto della media.





MULTIMEDIA

BEL DISPLAY MA SCARSA INTERAZIONE

SE BASTASSE uno schermo di dimensioni generose ad assegnare il premio per il veicolo più “digitale” del mercato il sistema di intrattenimento che equipaggia la nuova C-HR sarebbe, certamente, ai primi posti. Il display (da 12,3 pollici) non solo è di ampie dimensioni (senza sfociare negli eccessi un po’ surreali di alcuni concorrenti recenti) ma anche di ottima fattura: neri profondi, colori sgargianti e testi estremamente leggibili. Identiche caratteristiche tecniche si ritrovano anche nel bel Digital Cockpit che pur racchiudendo moltissime, forse troppe, informazioni (personalizzabili) riesce sempre a essere di facile e immediata lettura.

Dove il sistema di Toyota mostra dei limiti rilevanti è nell’interazione con l’utente: come nel caso del quadro digitale, che ricalca il comportamento dei display di molti anni fa e mostra una certa rigidità e difficoltà nella navigazione. L’approccio “old fashion” nei confronti delle tecnologie si conferma anche con il sistema di bordo basato su un sistema proprietario: un’interfaccia utente semplice ma troppo basilare, pochissime applicazioni (di fatto solo quelle di base di qualunque veicolo) e molte opzioni annidate in troppe schermate che ricordano più le impostazioni di uno smartphone che il cuore di un’auto. Ci ha invece favorevolmente impressionato la buona l’integrazione con l’app MyToyota per il controllo in remoto del veicolo e il suo stato.

Davvero infelice, infine, il comportamento del riconoscimento vocale di bordo: una specie di viaggio nel passato, di fatto non utilizzabile nel quotidiano. Per fortuna la salvezza arriva da CarPlay e Android Auto (anche wireless) che risolvono la situazione appropriandosi in toto dell’esperienza digitale, ma che lasciano il sospetto che la Casa giapponese abbia deciso quasi di “abdicare” alla gestione dell’aspetto digitale dei propri veicoli demandando tutto alle app di Apple o Android: una scelta non condivisibile su un’auto della classe della C-HR e poco in linea con il trend degli ultimi anni.
(*Lorenzo dell’Uva*).



NUOVI PLANCIA E INFOTAINMENT
Completamente rinnovata la plancia, che presenta stile e tecnologie aggiornati. Buona la qualità dei materiali, semplice la gestione sia della strumentazione sia del sistema di infotainment.



HEAD-UP DISPLAY DI SERIE
La strumentazione è ben visibile sempre su uno schermo da 12,3”, configurabile in vari layout. Facilmente gestibile. Di serie sull’allestimento anche l’head-up display.



CAMBIA LO SCHERMO SUI VARI ALLESTIMENTI
Il display centrale è da 12,3 pollici sulla C-HR GR Sport: sugli allestimenti Acticve e Trend Eco è invece da 8". Presenti le connessioni wireless per Android Auto e Apple CarPlay.

‹ **Segue da pag. 115**

menti sono inappuntabili. Nella seconda fila le plastiche rigide, pur molto ben assemblate, sono più in vista.
Qualche perplessità suscita il nuovo infotainment, non per il nuovo display digitale della strumentazione da 12,3", molto chiaro nella esposizione delle informazioni, ma per la parte interattiva. Ne parliamo a parte. È meno immediato da gestire dai comandi al volante, ma è un pegno che ormai bisogna pagare con ogni auto. Delle stesse dimensioni lo schermo centrale, anch'esso facile da orchestrare, anche a tocco. La percezione al tatto, confortata dai fatti, è di trovarsi a bordo di una vettura di livello. Dettagli quali il nome completo esibito a Led sul posteriore, Toyota è stata la prima in questo, o le maniglie delle quattro portiere a scomparsa – la cui chiusura centralizzata si fa sentire in modo chiaro e secco, anche in movimento dopo la partenza, confermano che le ambizioni di certo non mancano. *a*

CARICA WIRELESS E APP DI CONTROLLO
L'efficienza di C-HR è monitorata in ogni aspetto. Nella dotazione di serie è compresa la ricarica wireless. Dall'app Toyota MyT per smartphone si può controllare a distanza la vettura.



IMPIANTO MULTIMEDIALE TOYOTA C-HR

MULTIMEDIA SPECIFICHE

Modello	**Toyota Smart Connect+**
Prezzo	Di serie
Display	**12,3" in plancia**
Interfaccia	Touch screen, tasti
Ingressi	**3 USB-C**
Audio	Non comunicato

CONNETTIVITÀ

Bluetooth	**Telefono, Audio, Streaming**
Mirrorlink	No
Apple CarPlay	**Sì**
Android Auto	Sì
Wi-fi/Wlan	**Sì**
Radio	**Normale e Dab**
Internet	**Sì**

NAVIGAZIONE

Supporto mappe	**Sì**
Comandi vocali	Sì
Visualizzazione	**Display, Strumentazione**
Head-Up Display	Sì

INFOTAINMENT



SISTEMI DI ASSISTENZA

Proiettori Led adattivi	**Sì**	**Avviso cambio corsia**	**Sì**
Indicatori limiti velocità	Sì	Sorveglianza angolo cieco	Sì
Assistenza pre-crash	**Sì**	**Rilevamento stanchezza**	**Sì**
Regolatore velocità	Sì	Night Vision	No
Reg. velocità radar adat.	**Sì**	**Sistema frenata automat.**	**Sì**
Parcheggio automatico	Sì	Rilevamento pedoni	Sì



ADESSO È PIÙ SCATTANTE MA RESTA PARCA NEI CONSUMI

NELLE NOSTRE PROVE STRUMENTALI È MIGLIORATA DI OLTRE 2 SECONDI E MEZZO SULLO SCATTO 0-100. PERCORRE MEDIAMENTE PIÙ DI 18 KM/LITRO. È INFARCITA DI ADAS

La forma e la sostanza. Su strada la nuova C-HR segue il copione dell'ultima generazione del sistema full hybrid di Toyota, esibendo un affinamento generale. E mettendo sul piatto un'efficienza superiore. Ci sono 13 cavalli in più, 197 rispetto a 184, questo è un vantaggio. E l'accelerazione, con l'aiuto della trazione integrale, fa un salto ancora maggiore. Rispetto alla versione rilevata su Auto n. 8 del 2021 è scesa da un normale 9"97 nello 0-100 km/h a un ben più vispo 7"34. Tra l'altro ai nostri rilevamenti è oltre mezzo secondo meglio del dichiarato. Impiega solo qualche attimo a cambiare carattere, anzi quando è spremuta si fa rispettare. Ma è anche la ripresa 80-120 km/h a lasciare sempre con il sorriso, con 5"18 rispetto ai 5"52 della precedente generazione. La sinergia tra l'elettrico e il termico è funzionale, con il secondo che quando si cambia passo fa sentire la voce con poca discrezione. La vocazione in ogni modo è un'altra: C-HR conferma di essere prossima all'eccellenza nei consumi. La calibrazione del 2 litri benzina full hybrid, affinato nel suo funzionamento, ha portato a una percorrenza media di 18,1 km/litro. Senza remore, nonostante un serbatoio di capacità normale, 43 litri, ci si avvicina agli 800 chilometri con un pieno. Sfiora i 20 km/litro nell'extraurbano, buono in autostrada (14,1) ma non così

13 CAVALLI IN PIÙ
Muscolosa di aspetto e per cavalleria, 13 cv in più rispetto alla generazione uscente, nuova C-HR ha migliorato tutte le voci prestazionali. Unendo brio a efficienza.

THE CAR OF THE YEAR 2024 FINALIST

eccellente in città, qui c'è l'unica pecca, con 17,7 km/litro, facendo peggio del modello del 2021 (20,2). Qui c'entrano anche le quattro ruote motrici, soluzione più energivora. Anche se l'aggiunta del motore elettrico posteriore non ha pesato, letteralmente, perché la massa complessiva è aumentata di soli 3 kg, a conferma del lavoro di fino fatto dagli ingegneri giapponesi in tutti i comparti. In tal modo è cambiata la ripartizione dei pesi: ora a 58/42, meno sbilanciata all'anteriore del precedente 60/40. Piccoli passi, ma tutti nella stessa direzione. Lo scenario statistico è di ottimo livello, le sensazioni al volante vanno di pari passo. Le carreggiate più larghe di quattro centimetri non sono un colpo di testa, effettivamente conferiscono un carattere più deciso, senza dimenticare che l'abito non deve sempre fare il monaco. Il comfort resta un altro punto di forza di C-HR, grazie anche ai nuovi ammortizzatori che hanno reso più civile l'assorbimento del retrotreno. La differenza in questo caso è notevole, ora tutti i passeggeri godono dello stesso trattamento, a differenza della prima serie, meno benevola con gli occupanti della seconda fila.
A parte le alzate di cresta del quattro cilindri, anche il comfort acustico è di livello elevato e quando si viaggia tranquilli la vettura è sempre un piacere.
Il segreto di C-HR, a nostro avviso, sta proprio qui. Con una guida, anche vispa ma non nervosa, regala buone progressioni e tiene alla bada i consumi. Il tutto coincide con l'eCVT, il cambio a variazione continua, che coordina al meglio il rendimento e la scorrevolezza. Quando si forza bisogna tenere conto che la situazione diventa più brusca, per



LA TRAZIONE INTEGRALE NEL DISPLAY
Il powertrain full hybrid anche con la trazione integrale visibile nel display, un motore a benzina e uno elettrico davanti e uno elettrico sull'asse posteriore, privilegia sempre la spinta in elettrico ad andature medio basse.
Ma anche oltre i 100 km/h si può viaggiare per brevi tratti a zero emissioni.



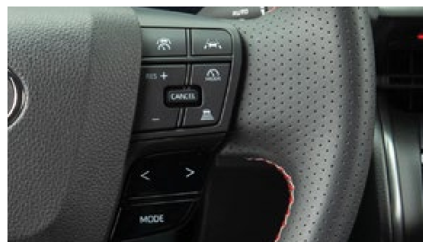


VELOCITÀ MASSIMA	185,1 km/h
ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h	**7"34**
RIPRESA DA 80 A 120 km/h	5"18
SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h	**36,1 m**
CONSUMO MEDIO RILEVATO	18,091 km/l

qualche secondo. Il pegno da pagare per una risposta pronta. Il comparto elettrico lavora parecchio, garantendo il silenzio in partenza e il supporto nei cambi di passo: in città si riesce a viaggiare per quasi la metà del tempo a zero emissioni.
Sapendo che sotto la cenere cova la brace - di qualche allungo più intenso - la Toyota più estroversa risulta sempre sotto la vigilanza della sua schiera di ADAS. Completissima e di serie su ogni allestimento, che utilizza al meglio e con prontezza le informazioni comunicate da una telecamera, tre radar e otto sensori a ultrasuoni. La sicurezza è uno dei plus decisivi. Tutto sotto controllo, l'impostazione è per una dinamica di guida piacevole, con un retrotreno che allarga un poco la traiettoria quando si alza il ritmo. Niente paura, il controllo di stabilità entra rapido e deciso.



INQUADRANDO QUESTO QR CODE ACCEDERETE AI NOSTRI VIDEO DELLA NUOVA TOYOTA C-HR
auto.it



ADAS 2° LIVELLO AVANZATO
Sulla razza destra del volante sono facilmente individuabili e attivabili i comandi per gestire la guida assistita di secondo livello avanzato.



VELOCITÀ MASSIMA 185,1 km/h

Rilevata	**185,1 (D)**
Dichiarata	**180**

Selettore marce in Drive.

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h 7"34

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	**3"39**	**30,0**
0-80	5"12	63,9
0-100	**7"34**	**119,8**
0-100 dichiarato	7"90	—
0-120	**10"15**	**205,8**
0-140	13"76	336,8
0-160	**18"95**	**554,3**
Distanza metri	**Tempo**	**Velocità d'uscita km/h**
0-100	**6"61**	**94,0**
0-400	15"34	147,2
0-1.000	**28"29**	**181,1**

RIPRESA DA 80 A 120 km/h in D 5"18

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	2"44	60,7
80-120	**5"18**	**144,9**
80-140	8"77	275,1
80-160	**13"87**	**488,8**



36,1 m

SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto
100	**36,1**	**2"63**



CONSUMO MEDIO RILEVATO 18,091 km/litro

Velocità effettiva	Effettivo km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio	**18,091**	**778**
Extraurbano	19,524	840
In città	**17,746**	**763**
130 km/h	14,128	608
90 km/h	**20,964**	**901**



502 km Autonomia con 50 euro*
778 km Autonomia media
77 euro Costo pieno
43 litri Capacità serbatoio

* Prezzo del carburante al 15/1/2024: 1,801 euro.



SCHEDA TECNICA
TOYOTA C-HR HEV 2.0 AWD-I GR SPORT

LUNGHEZZA	**4.362 mm**
LARGHEZZA	1.832 mm
ALTEZZA	**1.558 mm**
PASSO	2.640 mm
PESO A VUOTO	**1.535 kg**
TRAZIONE	Integrale elettrica
POSIZIONE MOTORE	**Anteriore trasversale**
TIPOLOGIA MOTORE	Benzina full hybrid
CILINDRI	**4 in linea**
CILINDRATA	1.987 cm³
ALESAGGIO E CORSA	**80,5 mm x 97,6 mm**
POTENZA MASSIMA	152 cv (112 kW) @6.000 giri
COPPIA MASSIMA	**190 Nm @4.400 giri**
POTENZA MASSIMA MOTORE ELETTRICO ANTERIORE	83 kW (113 cv)
POTENZA MASSIMA MOTORE ELETTRICO POSTERIORE	**30 kW (41 cv)**
POTENZA MASSIMA DI SISTEMA	197 cv (145 kW)
BATTERIA	**0,4 kWh**
CAMBIO	Automatico a variazione continua eCVT
SOSPENSIONI	**Anteriori MacPherson, posteriori multilink**
FRENI	A disco, anteriori autoventilanti
PENUMATICI	**225/50 R19**
CAPACITÀ SERBATOIO	43 litri
CAPACITÀ BAGAGLIAIO	**362 litri**



LEVA CAMBIO RAFFINATA
Elegante nel design e piacevole da utilizzare il selettore del cambio, a leva, con l'opzione della massima rigenerazione. Dietro ci sono il selettore delle modalità di guida e il tasto per marciare in EV.



LA PAGELLA



POSTO DI GUIDA Ora offre una seduta perfettamente in linea con il volante, la poltrona è stata ribassata rispetto al pavimento. Posizione ottimale e regolazioni facili.	8,5
PLANCIA Migliorata in tutto. Rinnovata per foggia e contenuti si presenta moderna, ma con i tasti fisici al posto giusto (come la climatizzazione), funzionale e facilmente gestibile.	8,5
ABITABILITÀ La vocazione di C-HR non va in questa direzione, specialmente per quanto riguarda la seconda fila. Ma i progressi, quali lo spazio in larghezza e un po' di spazio in più, ci sono.	7,5
BAGAGLIAIO Guardando solo la silhouette, lascia intendere che è limitato. Ma è cresciuto rispetto alla prima serie di circa 15 litri, sfruttabile: la qualità dei rivestimenti è discreta.	7
VISIBILITÀ. Lo stile ardito non regala brutte sorprese. I montanti anteriori non tolgono panorama e anche il piccolo e inclinato lunotto lascia un campo adeguato.	8
CLIMATIZZAZIONE La temperatura desiderata si raggiunge in poco tempo e l'utilizzo è davvero semplice e a portata di mano. Dietro devono aspettare di più: mancano le bocchette.	7
QUALITÀ Passi in avanti anche qui, specialmente nella prima fila, per materiali, cura e assemblaggio. Dietro nessuna sbavatura, ma emerge qualche economia nelle plastiche.	8
HI-TECH Prossima alla perfezione, per attualità e opzioni a disposizione. Il pacchetto, di serie, è davvero completo e offre soddisfazione ad appassionati e non.	9
PREZZO Non lontanissimo dai 50.000 euro, una bella cifra per una Segmento C. Ma offre quasi tutto di serie, con moltissima qualità e un listino alto il rapporto resta competitivo.	7,5
MOTORE Attualmente, a nostro avviso, è il compromesso migliore per chi cerca efficienza e un pizzico di brio. Full hybrid elevato al suo top, con l'elettrico che lavora sempre di più.	9
ACCELERAZIONE Oltre cinque decimi meglio del dichiarato nello zero-cento, la trazione integrale aiuta. Sportiveggiante, se stimolata C-HR non manca di grinta partendo da ferma.	8,5
RIPRESA La spinta combinata si fa sentire in ogni situazione, permette disimpegni molto rapidi. Come anche nello scatto, la voce del motore termico è ben percepibile.	8,5
VELOCITÀ Leggermente superiore al dichiarato, ma ciò che conta è la sostanza di poter tenere medie elevate senza problemi e patemi, perché l'efficienza generale è migliorata.	7,5
CONSUMO Notevole per una quattro ruote motrici con quasi 200 cavalli. Il meglio, a sorpresa, lo raggiunge nel percorso extra-urbano. In ogni modo, quasi 800 km con un pieno.	8,5
CAMBIO L'affidabilissimo CVT è stato migliorato. Perfetto quando la guida è fluida: non teme rivali. Quando si cercano risposte secche l'effetto "scooter" si fa ancora sentire.	8
STERZO Privilegia la "quotidianità", progressivo e docile anche in manovra, "ecumenico" per quasi tutte le occasioni. Meno a suo agio quando servono precisione e una risposta diretta in velocità.	7.5
FRENATA Impianto di potenza adeguata, nessun problema su asciutto dove gli spazi e i tempi di arresto sono soddisfacenti. L'ABS è molto cauto su fondo scivoloso: massima sicurezza ma servono più metri.	7,5
TENUTA DI STRADA Agile e precisa, con buona tenuta e i sistemi di assistenza pronti. E hanno il loro lavoro perché nella guida dinamica il retrotreno allarga un po' in curva.	7.5
COMFORT Sportiva nel design, ma ospitale, in marcia e per acustica: si viaggia bene, con un netto miglioramento per chi sta dietro. Nuova C-HR è molto meno brusca.	8
ADAS Nulla da aggiungere, nulla da togliere. Siamo allo stato dell'arte, per completezza e modernità. Ed è tutto di serie: la migliore della sua classe in questo.	9,5

IL NOSTRO GIUDIZIO





PER FAMIGLIE

LA RENAULT ESPACE DI NUOVA GENERAZIONE DA MONOVOLUME È DIVENTATA UN SUV, MA NON HA PERSO LA PROVERBIALE VERSATILITÀ: HA TRE FILE DI SEDILI E 7 POSTI, È AGILE NELLA GUIDA GRAZIE ALLE RUOTE POSTERIORI STERZANTI E IL 3 CILINDRI FULL HYBRID HA CONSUMI DAVVERO IRRISORI

Testi di **FRANCESCO FORNI** — Foto **DOMENICO FUGGIANO**



IL NUOVO VOLTO DELL'ESPACE
Ha cambiato registro la Renault Espace: dopo cinque generazioni di monovolume, cominciando da capostipite della categoria in Europa nel 1984, la sesta è un Suv con la meccanica ibrida di Austral.



RILEVAMENTO CENTRO PROVE AUTO RENAULT ESPACE ESPRIT ALPINE

VELOCITÀ MASSIMA	CONSUMO MEDIO	0 — 100 km/h
179,2 km/h	**16,783** km/litro	**8"45**

3 Cilindri benzina full hybrid — **1.199** cm³ — **199** Cavalli — **205** Nm — **46.500** euro

ALLARGATE





SUPER DISPLAY A FORMA DI "L"
Strumentazione orizzontale, infotainment verticale: entrambi gli schermi sono da 12", pratici e istintivi per consultazione e gestione.

Un vero salto di specie. La sesta generazione di Espace, dal 1984 archetipo della monovolume in Europa, taglia i ponti con quattro decadi di stile e concezione del modello. Da multispazio diventa Suv, allineandosi a una domanda che tende a essere monolitica. Le grandi auto da famiglia, votate allo spazio, oggi piacciono soprattutto con le ruote alte. L'occhio vuole la sua parte, a prescindere dalla funzionalità, che cambia rispetto alle MPV, pur rimanendo su alti livelli.
Renault ha deciso per un (altro) Sport Utility, giocando allo scoperto con carte pesanti. Così la Espace VI nasce sulla piattaforma modulare CMF-CP, l'attuale fiore all'occhiello dell'alleanza con Nissan. L' impatto visivo è quello di una sorta di upgrade di Austral (provata su *Auto* numero 4 del 2023), con venti centimetri in più di lunghezza (4,72 metri) e soprattutto sette cm di passo in più che fanno la differenza nei dintorni dello sbalzo posteriore per la terza fila di sedili.
Le forme esterne dichiarano la stretta parentela fra le due generaazioni. I sette posti ci sono e senza dubbio la precedente versione di Espace, da autentica monovolume, seppur più bassa della media, con 4,86 metri di lunghezza garantiva una abitabilità superiore. Le ultime due poltrone non sono fisse ma "estraibili" con estrema facilità tirando una cinghia. La sistemazione è rapida, ma l'accesso non è agevolissimo. Occorre far scorrere la seconda fila – si può fare fino a 20 centimetri – reclinare lo schienale e il gioco è fatto. Una volta seduti c'è spazio per le gambe, ma per la testa è agevole fino a 1,65 metri di altezza. Taglie molto giovani e small, non oltre, con un bagagliaio che così scende a 159 litri di capacità.
Svelato il nodo, Espace poggia sul retaggio, solido e al passo coi tempi, di Austral. L'unica motorizzazione prevista è la full hybrid E-Tech, composta dal tre cilindri 1.2 turbo-benzina, coadiuvato da due propulsori elettrici (uno che agisce sul termico e uno sul cambio), dal cambio robotizzato a quattro marce "termiche" e due elettriche. Powetrain unico, tre allestimenti, quello della nostra prova è lo Esprit Alpine: intermedio, con l'aggiunta dei fari matrix Led, del tetto panoramico, del ruotino di scorta e dei pacchetti Advanced Driving Assist, City Premium e Winter Comfort passa da 46.500 a oltre 51mila euro. Non manca di nulla, ma la cifra è importante. La forbice con Austral, a parità di allestimento, è di circa 4.000 euro in più. Tra i plus, un punto di forza di entrambe i modelli: il 4Control, ovvero l'asse posteriore sterzante.
Una volta a bordo si apprezza la plancia, che riprende quella di Austral, con strumentazione dotata di display da 12,3 pollici e lo schermo centrale verticale, da 12", entrambi di facile consultazione e gestione. La seduta è a poco più di sessanta centimetri da terra, da considerare ormai classica per un Suv. Tutto al suo posto, o quasi, perché sul lato destro del volante ci sono leve cambio, tergi e audio. Un po' troppe: serve tempo per trovare confidenza. In marcia l'Espace conferma l'efficienza del sistema ibri-

Segue a pag. 126 ›

SCHEDA TECNICA

RENAULT ESPACE 1.2 E-TECH
ESPRIT ALPINE

LUNGHEZZA	**4.722 mm**
LARGHEZZA	1.843 mm
ALTEZZA	**1.645 mm**
PASSO	2.738 mm
PESO A VUOTO	**1.588 kg**
TRAZIONE	Anteriore
POSIZIONE MOTORE	**Anteriore trasversale**
TIPOLOGIA MOTORE	Full hybrid benzina+ elettrico
CILINDRI	**3 in linea**
CILINDRATA	1.199 cm^3
ALESAGGIO E CORSA	**75,5 x 89,3,0 mm**
POTENZA MASSIMA	131 cv (96 kW) @4.500 giri
COPPIA MASSIMA	**205 Nm @1.750 giri**
POTENZA MASSIMA MOTORE ELETTRICO	60 kW (68 cv)
POTENZA MASSIMA DI SISTEMA	**199 cv (146 kW)**
COPPIA MASSIMA COMBINATA	205 Nm
BATTERIA	**2 kWh**
CAMBIO	Robotizzato 2 marce elettriche + 4 marce
SOSPENSIONI	**Anteriori indipendenti tipo MacPherson, posteriori multilink**
FRENI	A disco auto-ventilanti, ant. e post.
PNEUMATICI	**235/45 R20 ant. e post.**
CAPACITÀ SERBATOIO	55 litri
CAPACITÀ BAGAGLIAIO	**159/1.714 litri**

PREZZO DELLA VETTURA PROVATA
CON GLI OPTIONAL MONTATI

51.350 euro (IVA inclusa)



TRE FILE DI SEDILI PER 7 POSTI
Il nuovo look dei frontali Renault: le dimensioni esterne sono di 4,72 metri, sopra. La terza fila di sedili permette, nonostante un accesso non facile, di viaggiare seduti comodamente a passeggeri alti fino a 1,65 m, sotto.







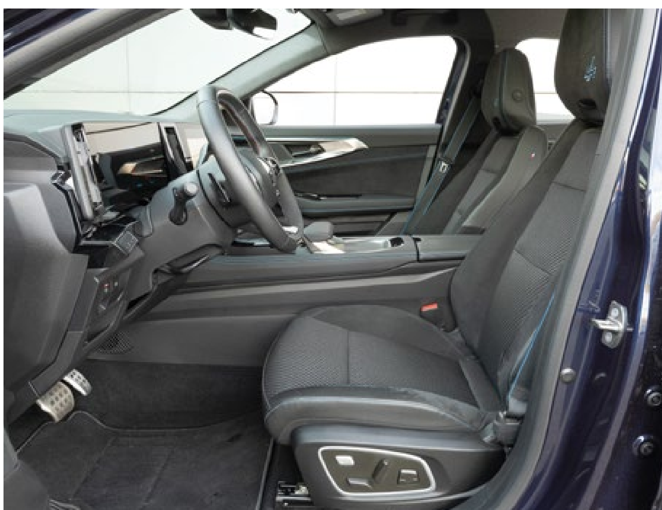
Segue da pag. 124

do di Renault, coadiuvato dal 4Control che, a nostro avviso, regala le maggiori soddisfazioni negli spazi stretti. L'asse posteriore può controsterzare fino a 5°, regalando un'agilità in manovra da auto di segmento B, come se la vettura fosse lunga 4 metri, non oltre 4,70.
Se si viaggia placidi, è una manna. La grande francese sfrutta il più possibile i 50 kW del motore elettrico principale. Anche il veleggiamento entra in azione con grande tempismo. I 100 kg circa in più di peso nei confronti di Austral, rispetto alla quale è più morbida di sospensioni, non sono percepibili anche alzando il ritmo. Espace cede solo due decimi nello zero-cento alla sorella, confermando peraltro il dichiarato. Precisa e sicura, assolve bene il suo compito, tutt'altro che impacciata, con un rollio limitato.
È un'auto votata ai viaggi di famiglia, senza troppe remore per l'assenza del Diesel, ormai giubilato. Il benzina si fa sentire quando ricarica la batteria, peccato veniale, perché insieme all'elettrico garantisce riprese pronte. Semmai il cambio non regala passaggi di marcia istantanei, adatto però nell'assecondare una guida fluida.
Alla resa dei conti l'E-Tech di Renault esce vincente dalla prova: quasi 17 km/litro di percorrenza media, raggiunge i 14 km/l in autostrada, per un'autonomia teorica di oltre 900 km con i 55 litri di benzina garantiti dal serbatoio. *a*

BUON COMFORT
La Espace pesa circa 100 kg in più rispetto ad Austral, mantiene un buon comportamento dinamico, votato al comfort, con buone riprese. Lo spazio per le gambe è buono in tutte e tre le file (qui sotto la terza, in basso quella centrale).



SI GUIDA RIALZATI
A fianco, il posto guida della Renault Espace e la fila centrale dei sedili posteriori. Per via della configurazione da Sport utility la seduta di guida è piuttosto rialzata: a circa 60 cm da terra.

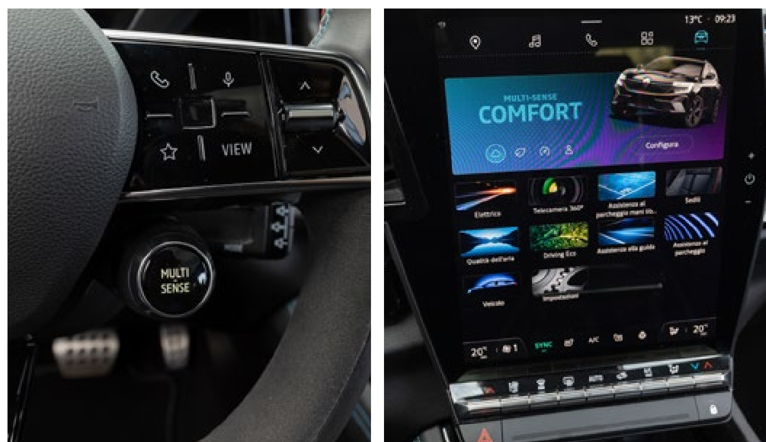




VELOCITÀ MASSIMA	179,2 km/h
ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h	**8"45**
RIPRESA DA 80 A 120 km/h	5"19
SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h	**34,3 m**
CONSUMO MEDIO RILEVATO	16,783 km/l



UNA GARANZIA IL MOTORE FULL HYBRID
Abbandonati i Diesel, l'unica motorizzazione della Espace E-Tech è il 3 cilindri 1.2 litri turbo full hybrid con 131 cv di termico e 68 cv di elettrico per un totale di 199 cv. Brillante e parco, sfiora i 17 km/litro di media.



I SEDILI SCORREVOLI ALLARGANO IL BAULE
Il tasto sul volante permette di variare le mappature di guida, sopra. Il bagagliaio con sette persone a bordo ha la capacità di carico di due sacche da palestra. Abbattendo la terza fila invece migliora notevolmente, anche perché la seconda è scorrevole di 20 cm, sotto.



VELOCITÀ MASSIMA 179,2 km/h

Rilevata	**179,2 (D)**
Dichiarata	**175**

Selettore marce in Drive.

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h 8"45

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	**4"50**	**37,2**
0-80	6"43	75,0
0-100	**8"45**	**125,3**
0-100 dichiarato	8"45	—
0-120	**11"15**	**208,7**
0-140	16"33	393,9
0-160	**21"70**	**618,2**
Distanza metri	**Tempo**	**Velocità d'uscita km/h**
0-100	**7"48**	**90,8**
0-400	16"49	140,6
0-1.000	**29"71**	**179,1**

RIPRESA DA 80 A 120 km/h in D 5"19

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	2"29	56,6
80-120	**5"19**	**145,8**
80-140	10"27	327,6
80-160	**15"57**	**549,1**



34,3 m

SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto
100	**34,3**	**2"63**



CONSUMO MEDIO RILEVATO 16,783 km/litro

Velocità effettiva	Effettivo km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio	**16,783**	**923**
Extraurbano	16,354	899
In città	**14,954**	**822**
130 km/h	14,029	772
90 km/h	**21,785**	**1199**



443 km
Autonomia con 50 euro*

923 km
Autonomia media

104 euro
Costo pieno

55 litri
Capacità serbatoio

* Prezzo del carburante al 15/12/2023: 1,895 euro.



L'ULTIMA



RILEVAMENTO CENTRO PROVE AUTO ALFA GIULIA QUADRIFOGLIO 520 CV

VELOCITÀ MASSIMA	CONSUMO MEDIO	0 — 100 km/h
307,1 km/h	**9,897** km/litro	**3"95**

6 Cilindri a V turbo benzina — **2.891** cm³ — **520** Cavalli — **600** Nm — **95.700** euro

ALFA "PURA"

TRAZIONE POSTERIORE, AUTOBLOCCANTE E V6 BITURBO DA 520 CV: LA GIULIA QUADRIFOGLIO CON DIFFERENZIALE MECCANICO POTREBBE ESSERE L'ULTIMA OCCASIONE PER ACQUISTARE UN'ALFA EVOCATIVA. UN MOSTRO A TRE VOLUMI CHE SI LASCIA DOMARE MA NON NARCOTIZZARE

Testi di **MAURIZIO VOLTINI**— Foto **DOMENICO FUGGIANO**



ORA CON AUTOBLOCCANTE MECCANICO
Assieme al potente V6 2.9 biturbo, a caratterizzare tecnicamente la Giulia Quadrifoglio è il differenziale autobloccante meccanico: quando si cerca di scaricare tutti i 600 Nm di coppia motrice disponibile è comunque quasi impossibile non partire di traverso, con la modalità Race che esclude i controlli elettronici.





Ci sono auto con le quali è necessario rivedere o ritarare i parametri con cui le giudichiamo solitamente. Talmente sono fuori dagli schemi consueti. O, meglio, per come richiamino schemi ormai quasi dimenticati. È il caso dell'ultima versione dell'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio: quella da 520 cavalli che è stata ritoccata nell'assetto, adotta il differenziale autobloccante meccanico e ha più cavalleria per renderla ancora più divertente da guidare. L'ultima Alfa dura e pura. Una vettura meravigliosamente controversa, che non piacerà di certo ai seguaci di Greta o dei 30 km/h cittadini, ma a quanti hanno la benzina nel sangue invece sì. E parecchio. Potrebbe oltretutto essere l'ultima spiaggia per poter assaporare appieno quella che è ritenuta una certa tipologia di guida: magari un po' nostalgica ma indubbiamente quasi unica nel panorama attuale. E comunque divertente. Una berlina sportivissima che "spinge" (e forte) da dietro. Va da sé che in questo frangente ci mettiamo nei panni di quanti considerano (a torto o a ragione) poco più che elettrodomestici le auto che in futuro ci riserverà la transizione green. Insomma, siamo ovviamente sempre pronti a ricrederci in base a quanto offriranno le future Alfa Romeo elettrificate, ma non possiamo dare torto in partenza a quanti vedono in questo modello l'ultima opportunità di divertirsi o almeno provare piacere di guida al volante di un'Alfa "tradizionale". Cioè una berlina "da famiglia" che all'occasione può far valere un motore generoso. E in questo caso, generoso lo è davvero tanto, con i suoi 520 cv e 600 Nm messi a disposizione dal 2.9 V6 biturbo. Che arrivano alle ruote posteriori attraverso un cambio robotizzato a 8 rapporti, comandabile anche tramite le palette poste sul piantone di sterzo. Andando più nello specifico, tante caratteristiche che su altre vetture andrebbero a ingrossare l'elenco dei "contro", in questo caso le mettiamo senza esitazione tra i "pro", con motivazioni puramente emotive. Non ci riferiamo (solo) a concetti che qualcuno vorrebbe far passare per obsoleti, come la trazione posteriore. Piuttosto, parliamo ad esempio di come l'assetto copia con fedeltà la granulometria dell'asfalto. O di come le ruote "grattino" il fondo stradale nelle manovre strette, a tradire la presenza del differenziale autobloccante meccanico "a rampe". Ma anche di come i controlli elettronici non arrivino a impedire esilaranti scodinzolate in piena accelerazione (e non solo su fondi difficili) grazie a un ben calcolato ritardo di intervento che fa sì di non arrivare mai davvero oltre i limiti di sicurezza, contenendo opportunamente gli eccessi. Poi ci sono altre piacevoli particolarità come un impianto frenante aggressivo, per come si rivela pronto, potente e refrattario ai maltrattamenti, in questo caso con dischi carboceramici (optional da 9.000 euro). Senza tacere di come, da berlina silenziosa a velocità di crociera (anche aerodinamicamente) nelle mappature più soft, la Quadrifoglio passa meccanicamente a far parte dell'entertainment

Segue a pag. 132 ›

IL CARBONIO CHE SERVE
I sonori quattro scarichi Akrapovič (optional) sono rifiniti in carbonio e nella stessa fibra è pure lo spoiler. A richiesta sono disponibili anche il tetto in carbonio e cerchi ultraleggeri sempre da 19".

SCHEDA TECNICA
ALFA GIULIA QUADRIFOGLIO 520 CV

LUNGHEZZA	**4.639 mm**
LARGHEZZA	1.874 mm
ALTEZZA	**1.428 mm**
PASSO	2.820 mm
PESO A VUOTO	**1.660 kg**
TRAZIONE	Posteriore
POSIZIONE MOTORE	**Anteriore longitudinale**
CILINDRI	6 cilindri a V di 90°
CILINDRATA	**2.891 cm³**
ALESAGGIO E CORSA	86,5x82,0 mm
POTENZA	**520 cv (382 kW) @6.500 giri/min**
COPPIA	600 Nm @2.500 giri/min
CAMBIO	**Automatico a 8 rapporti**
SOSPENSIONI	anteriore doppio braccio posteriore multilink
AMMORTIZZATORI	**Synaptic Dynamic Control**
FRENI	Dischi ventilati e flottanti
CERCHI	**19" (std.)**
PNEUMATICI	ant. 245/35 ZR19 post. 285/30 ZR19
CAPACITÁ SERBATOIO	**58 litri**
CAPACITÁ BAGAGLIAIO	480 litri

PREZZO DELLA VETTURA PROVATA
CON GLI OPTIONAL MONTATI
112.900 euro (IVA inclusa)





AEROSPLITTER
Anche lo splitter anteriore è in carbonio, e si attiva per controllare la quantità d'aria che passa sotto la vettura. Per gli impieghi più gravosi sono disponibili a richiesta (9.000 euro) i dischi carboceramici; le pinze rosse sono anch'esse un optional.





DNA DA CORSA
La postazione di guida è sportiva "vecchio stile" ma non mancano concessioni moderne come i display, il pulsante start e le palette del cambio al volante, come pure la selezione delle modalità di guida: alle tre consuete si aggiunge quella "race" per scatenarsi in pista.



‹ **Segue da pag. 130**

audio appena si pigia con decisione sul gas, grazie ai quattro scarichi Akrapovic (optional da 5.000 euro) che non sono lì solo per fare scena (e pure ne fanno...). In questo frangente, si svela il vero protagonista attorno al quale "gira" tutta la Quadrifoglio: il sei cilindri biturbo di 2,9 litri che con la sua configurazione a V di 90° (anziché i canonici multipli di 60°) determina la "voce" gutturale e quasi americaneggiante emessa.

Sul versante tecnico vanno considerate altre specificità di questo modello, oltre a quelle già citate. Per cominciare, l'assetto è stato ribilanciato per adattarsi meglio alla presenza dell'autobloccante meccanico (che ha sostituito quello elet-



PROVA DI HANDLING - GIRO DI BALOCCO – Lunghezza **5.850** metri

GIULIA QUADRIFOGLIO 520 cv – Tempo sul giro **2'04"98** – Velocità media **117,47** km/h



IL VERDETTO DELLA PISTA SETTORE PER SETTORE

AUTO	TEMPO REALE	SETTORE 1	SETTORE 2	SETTORE 3	SETTORE 4
A. GIULIA QUADRIFOGLIO 520 CV	2'04"98	9"31	56"92	28"91	29"84





INQUADRANDO QUESTO QR CODE VIVRETE L'ESPERIENZA DEL GIRO DI PISTA SUL MITO ALFA DI BALOCCO CON IL NOSTRO TESTER

auto.it

OTTIMA DINAMICA MA IMPOSSIBILE IL CONFRONTO

L'obiettivo nella prova in pista della nuova Giulia Quadrifoglio con differenziale autobloccante meccanico era di metterla a confronto, sul nostro tracciato di Balocco, con la precedente versione di Giulia Q ma con differenziale elettronico, che avevamo provato lo scorso aprile sulla stessa pista. Purtroppo un confronto numerico vero non possiamo farlo in modo attendibile perché l'attuale Giulia l'abbiamo guidata in condizioni davvero estreme: con appena 5 gradi di temperatura e asfalto non perfettamente asciutto, mentre il test precedente si era tenuto ad aprile con clima mite e gomme che "lavoravano" in modo ben diverso, garantendo migliore grip.
Se i numeri non si possono confrontare fino in fondo, le sensazioni di guida però sì: la Giulia 2023 con differenziale meccanico ha una dinamica di guida molto buona: è tendenzialmente sovrasterzante, più della vecchia; il differenziale meccanico lavora bene ed è progressivo in curva e accelerazione. L'auto inserisce bene ma appena si va sul gas tende a chiudere ancora di più puntando al sovrasterzo. I trasferimenti di carico longitudinali aiutano a guidarla in modo naturale e rendono la vettura molto precisa in frenata, inserimento e nei cambi di direzione. Ottimo il feedback dello sterzo, mentre i freni vibravano fastidiosamente. Complessivamente la Giulia 520 cv ha girato in 2'04"98: circa 1" peggio della precedente. Da imputarsi alla mancanza di grip causa il freddo che impediva di scaricare bene la potenza a terra. Tanto è vero che ben 35 centesimi li ha persi solo nel breve tratto finale S4 di trazione dopo la stretta chicane, mentre nel tratto veloce S3 era alla pari dell'altra.

Rilevamenti a cura di
MATTEO MILANI



PISTA DIFFICILE
Il nostro consueto appuntamento sulla pista di Balocco non è stato "benedetto" da condizioni ideali, così è stato abbastanza difficile tenere a bada il retrotreno, pur con l'aiuto dell'autobloccante in trazione e controllo. Nondimeno i riscontri cronometrici sono stati sul livello della precedente Quadrifoglio soprattutto nel terzo settore, quello più veloce.

tronico delle versioni precedenti) agendo sulle tarature degli ammortizzatori "elettronici" e aumentando il diametro della barra antirollio posteriore.
Molti e interessanti gli interventi volti a favore di una maggior leggerezza: la fibra di carbonio è impiegata per albero di trasmissione, cofano, minigonne e spoiler, con il "labbro" anteriore che è pure attivo e controlla il flusso d'aria che passa sotto il veicolo, aumentando stabilità e prestazioni. Anche il tetto può essere in carbonio, a richiesta per 2.500 euro. Sono disponibili pure cerchi ultraleggeri, sempre da 19 pollici, a 600 euro, la stessa cifra necessaria per avere le pinze freno rosse. Il risultato è un peso di 1.660 kg.
La lotta tra massa e potenza si fa dunque ardua, ma nello scatto da fermo dà una mano anche l'autobloccante e così nei nostri test, nonostante il fondo stradale e le temperature invernali non fossero favorevoli, abbiamo ottenuto un'accelerazione praticamente identica al dichiarato: 3,95 secondi sullo zero-cento km/h. Con uscita ai mille metri praticamente a 250 orari (e 180 raggiunti in meno di 300 metri). Anche la velocità massima sfiora quella ufficiale, con 307,1 km/h effettivi. Ottimi pure i 2"32 nella ripresa da 80 a 120 orari: in queste situazioni aiuta la rapidità di risposta del cambio automatico, pur se non così reattivo come il motore (il turbolag è praticamente assente). La già citata bontà dell'impianto frenante carboceramico, unita alla buona impronta a terra dei pneumatici, si riscontra anche in termini numerici, con 31,8 metri necessari per arrestarsi dai 100 orari. In questo caso l'unica noia è che quando

L'ALFA GIULIA QUADRIFOGLIO 520 cv A CONFRONTO CON LE RIVALI NELLE NOSTRE PROVE

	ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO 520 cv	BMW M3 COMPETITION	AUDI RS 4 AVANT	ALFA GIULIA QUADRIFOGLIO 510 cv	BMW M4 GTS (2016)
MOTORE	V6 2,9 litri T	6 cil. in linea 3 litri T	V6 3 litri T	V6 2,9 litri T	6 cil. in linea 3 litri T
POTENZA	520 cv	510 cv	450 cv	510 cv	500 cv
TRAZIONE	posteriore	posteriore	integrale	posteriore	posteriore
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	3"95	3"90	3"84	3"86	3"83
ACCELERAZIONE 0-1.000 M.	21"39	21"17	22"31	21"27	21"50
RIPRESA 80-120 KM/H	2"32	2"49	2"68	2"42	2"51
CONSUMO MEDIO	9,897 km/l	10,188 km/l	10,955 km/l	10,349 km/l	10,854 km/l
FRENATA DA 100 KM/H	31,8 m	32,9 m	33,7 m	30,8 m	30,8 m
VELOCITÀ MASSIMA	307,1 km/h	293,1 km/h	283,7 km/h	305,8 km/h	302,6 km/h
GIRO DI PISTA A BALOCCO	2'04"98 (pista Alfa)	2'47"98 (pista Langhe)	2'55"43 (pista Langhe)	2'50"21 (pista Langhe)	2'50"81 (pista Langhe)
PREZZO	95.700 €	107.050 €	99.900 €	fuori produz.	fuori produz.

In rosso i valori migliori.



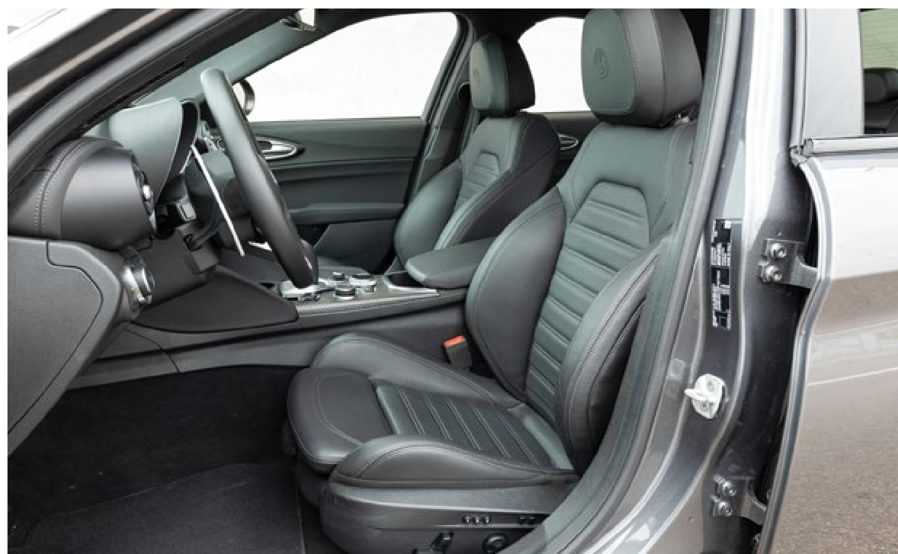


arriviamo a sfruttare davvero i freni per quanto possono dare, scattano sempre le quattro frecce d'emergenza (che fortunatamente si spengono da sole).
La parte meno entusiasmante è quella che riguarda i consumi, con 9,9 km per litro di benzina mediamente. Ma crediamo che in questo caso i proprietari riterranno "soldi ben spesi" quelli lasciati al benzinaio. Inoltre non pensiamo saranno un problema esagerato per chi comunque può permettersi di spendere i 95.700 euro di partenza per l'acquisto della Giulia Quadrifoglio, che passano a quasi 113mila con gli optional montati sulla vettura in prova. Oltre a quelli già nominati, cioè, sono vernice metallizzata (Grigio Vesuvio a 1.110 euro) e "pack" comprendente le assistenze "di corsia", il cruise "intelligente" e gli allarmi antifurto (1.500 euro). Altri possibili optional sono i sedili sportivi Sparco con scocca in carbonio (4.500 euro) e il tetto panoramico apribile elettricamente (1.700 euro). Di serie, invece, troviamo già i fari full Led Matrix adattivi, i sedili elettrici riscaldabili (come il volante), il climatizzatore bizona con sensore di qualità dell'aria, i vetri oscurati e soprattutto l'impianto hi-fi Harman Kardon con 14 altoparlanti (subwoofer compreso). Per quanto, come già accennato, in questo caso non crediamo sarà infrequente che chi guida preferisca sentire la musica degli scarichi e utilizzare il display centrale per informazioni come quelle relative alle prestazioni o per mostrare strumenti tradizionali come i quasi dimenticati manometro olio, boost e così via.



INFOTAINMENT RACING
Oltre alle normali funzionalità per navigazione, climatizzazione, retrocamera, radioDAB e così via (compresi CarPlay e Android) il display centrale da 8,8" può mostrare informazioni relative alle prestazioni o utili in pista. I sedili anteriori sono regolabili e riscaldabili elettricamente.



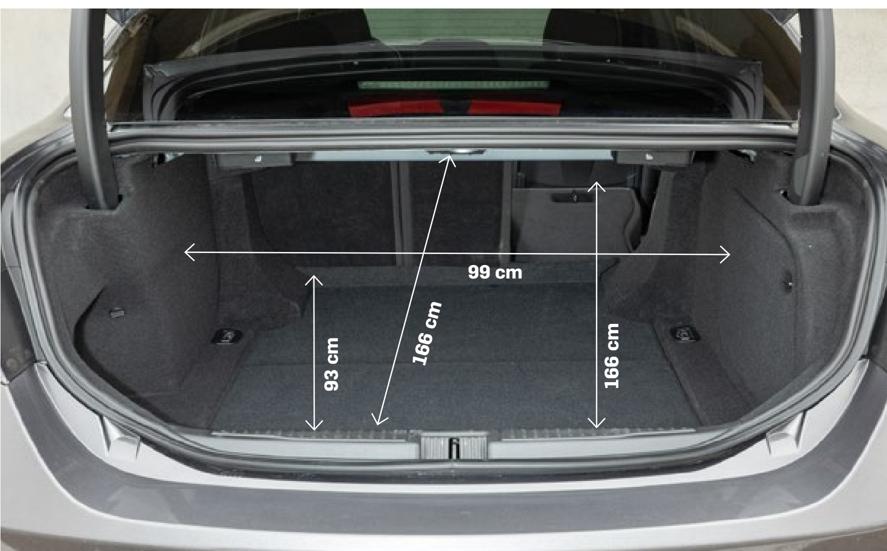


VELOCITÀ MASSIMA	307,1 km/h
ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h	3"95
RIPRESA DA 80 A 120 km/h	2"32
SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h	31,8 m
CONSUMO MEDIO RILEVATO	9,897 km/l





DIGITALE E TRADIZIONALE
Il quadro strumenti "a cannocchiale" offre un display da 12,3" che si adatta alle modalità di guida, anche pistaiole (con solo contagiri e Led di cambiata). Il baule può ampliarsi abbattendo i sedili, ma la bocca d'accesso è ridotta.



VELOCITÀ MASSIMA 307,1 km/h

Rilevata	307,1 (D)
Dichiarata	308

Selettore marce in Drive.

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 km/h 3"95

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	2"18	18,6
0-80	3"02	35,0
0-100	3"95	58,1
0-100 dichiarato	3"90	—
0-120	5"08	92,8
0-140	6"44	142,0
0-160	7"97	206,0
0-180	9"92	298,3
Distanza metri	**Tempo**	**Velocità d'uscita km/h**
0-100	5"29	123,5
0-400	11"86	197,4
0-1.000	21"39	249,1

RIPRESA DA 80 A 120 km/h in D 2"32

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	1"27	30,9
80-120	2"32	63,2
80-140	3"69	112,7
80-160	5"45	186,4
80-180	7"77	295,9



31,8 m

SPAZIO DI FRENATA A 100 km/h

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto
100	31,8	2"50



CONSUMO MEDIO RILEVATO 9,897 km/litro

Velocità effettiva	Effettivo km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio	9,897	574
Extraurbano	9,721	564
In città	6,125	355
130 km/h	9,801	568
90 km/h	13,941	809



261 km Autonomia con 50 euro *	**574 km** Autonomia media
110 euro Costo pieno	**58 litri** Capacità serbatoio

* Prezzo del carburante al 15/12/2023: 1,895 euro.

auto motor club

LA PASSIONE PER IL TUNING È SENZA LIMITI AL TOKYO AUTO SALON

PAG. 146



MAZDA AWD EXPERIENCE
Su una pista ghiacciata con le auto della Casa di Hiroshima

PAG. 138



OROLOGI
Un segnatempo numerato per il brand Austin Healey

PAG. 145



USATO BMW SERIE 5
Berlina o Touring è tra le regine del mercato di seconda mano

PAG. 152



di **DANIELE DRAGO**

LE REGINE DELLE NEVI

ABBIAMO TESTATO LA TRAZIONE INTEGRALE I-ACTIV DEL MARCHIO NIPPONICO SU UN PERCORSO ESTREMO COME QUELLO DELLO SNOW DRIVING DI ROCCARASO, UNA PISTA DI NEVE E GHIACCIO

Dall'aeroporto di Fiumicino a Sulmona in autostrada, poi a salire fino a Roccaraso, nel cuore dell'Appennino abruzzese, a fare "traversi" tra neve e ghiaccio. È il Mazda AWD Experience, evento organizzato dalla Casa giapponese per poter collaudare il proprio sistema di trazione integrale i-Activ. Protagonisti i modelli 4x4 di Mazda: CX-60, CX-30, CX-5 e Mazda3. Location il Roccaraso Snow Driving, pista innevata nella località sciistica abruzzese.

COME FUNZIONA

L'i-Activ AWD di Mazda è una tecnologia predittiva che funziona insieme al GVC (G-Vectoring Control) della Casa nipponica. Il GVC sfrutta e varia la coppia della vettura in base agli input dello sterzo ottimizzando il carico su ogni ruota. Quando giriamo il volante, il GVC interviene sulla coppia con una leggera decelerazione spostando il carico e la trazione sull'asse anteriore; gli pneumatici hanno così maggior aderenza e l'auto è più reattiva in curva. Quando invece torniamo in linea retta, il GVC ge-



SUV ESTREMO
La Mazda CX-60 motorizzata con il turbodiesel di 3,3 litri da 249cv protagonista allo Snow Driving di Roccaraso, un circuito di neve e ghiaccio, sopra e sotto.





nera una nuova coppia motrice all'anteriore caricando sulle ruote posteriori. Questi continui trasferimenti di carico generano più grip sia sulle ruote anteriori che su quelle posteriori, a seconda degli imput che arrivano al sofware, e di conseguenza l'auto è più stabile.

SU ASFALTO

Per arrivare nell'Appennino abruzzese ci mettiamo al volante di una Mazda CX-60 con motore 6 cilindri in linea turbodiesel di 3,3 litri da 249 cv di potenza. Il più grande Suv di Mazda, su autostrada, regala un comfort elevato. L'auto dispone di una buona insonorizzazione, gli interni sono spaziosi, è prestazionale e con una trasmissione fluida e precisa. Ma la Mazda CX-60 è piacevole da guidare anche tra i tornanti per arrivare a Roccaraso: agile, scattante e reattiva nonostante i 4,7 metri di lunghezza.

TECNOLOGIA PER POCHI
La gamma Mazda dotata del sistema di trazione integrale i-Activ. I modelli del Marchio di Hiroshima a disporre di questa tecnologia sono i Suv CX-60, a destra, CX-30, CX-5 e la berlina Mazda3



SU GHIACCIO

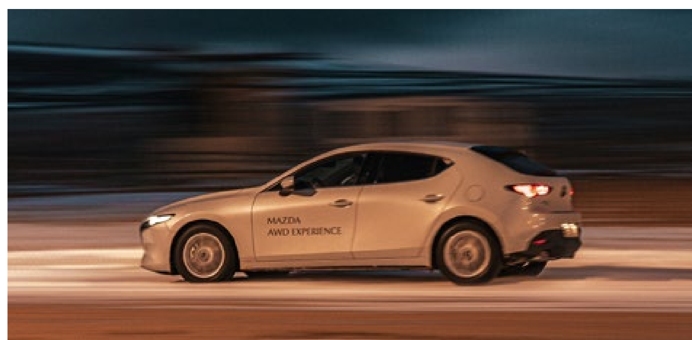
Arrivati allo Snow Driving, decidiamo di effettuare un paio di giri in modalità Normal e un altro paio in Off-Road (c'è anche Sport). Il ghiaccio è talmente copioso che già al primo colpo d'acceleratore l'auto dà la sensazione di perdere trazione, ma l'i-Activ riprende subito la traiettoria e ci indirizza in rettilineo lungo i birilli posizionati in pista per lo slalom. Appena entriamo in curva, l'i-Activ controlla la distribuzione della coppia tra anteriore e posteriore, rendendo l'auto più stabile. Quando acceleriamo avvertiamo più coppia nel posteriore poiché c'è più carico sulle ruote, quando invece deceleriamo abbiamo più coppia sull'anteriore dato che c'è più carico su questo asse.
L'i-Activ AWD di Mazda si è dimostrato quindi una tecnologia perfetta per controllare la vettura quando ci si trova in situazioni critiche di aderenza.





GIRI "EMOZIONALI"
Le Mazda CX-60 del test su ghiaccio, a sinistra. Sessioni in pista a Roccaraso per Mazda CX-5, a sinistra in basso. Una Mazda3 con cambio manuale impegnata sulla pista ghiacciata, sotto.







di **FRANCESCO SVELTO**





DAYTONA 24h: VINCE PURE VERSTAPPEN

COSÌ COME nel mondo reale, anche l'anno di corse su pista (virtuale) si apre con la 24h di Daytona. Evento unico del panorama mondiale e primo della serie degli "Special events" di iRacing nonché del campionato ufficiale IMSA Virtual esclusiva della piattaforma americana. È stato un evento sim che ha visto oltre 18.500 concorrenti suddivisi in 95 sessioni di gare simultanee e quasi due milioni di spettatori in tutto il mondo collegati in streaming su Twitch e YouTube. Non poteva mancare anche Max Verstappen che col suo team Redline e un'ottima strategia, ha vinto la classe GT, mentre il team eSport della Williams si è imposto in quella dei prototipi.



AUTOMOBILISTA 2, BELLA SORPRESA!

Abbiamo provato il software brasiliano appena aggiornato

AUTOMOBILISTA 2 è un titolo brasiliano, non al centro dell'attenzione globale dei simracers e degli eventi più rilevanti ma meritevole comunque di grande attenzione. Gli spunti che offre sono interessanti, specie dopo l'update dello scorso dicembre che ha visto l'introduzione di un pacchetto endurance dedicato alla serie WEC. Scopriamolo.
Il software si presenta davvero ben fatto sia sotto il profilo grafico sia a livello di auto e tracciati, con circa cinquanta venue a disposizione, alcune di esse davvero ben fatte ed altre un po' meno. Molte delle auto non si presentano con nomi, livree e sticker originali data la mancanza delle licenze, ma sono comunque ben riprodotte. La fisica dell'auto in generale offre un'ottima sensazione a volante tra le mani, con il feeling dell'aderenza che è soddisfacente. Buona anche la sensazione, a livello sonoro, dello pneumatico sull'asfalto. I contatti sono ben riprodotti e non è rilevabile quel fastidioso problema di molti simulatori che a causa di pur lievi toccatine in staccata provoca effetti devastanti alle auto. Il force-feedback sul volante dà un'ottima sensazione: è molto sensibile e "corposo", lo spiattellamento delle gomme si fa sentire bene quando avviene. Il bagnato è una bella sorpresa e offre un buon feeling portando il simracer a dover prestare molta attenzione per modulare la frenata al fine di non bloccare, ma regala anche una sensazione di giusto grip in percorrenza. Visivamente la pioggia, le condizioni della pista, del cielo e la nube d'acqua che si alza in aria al passaggio delle vetture, sono riprodotti in modo eccellente. Per quanto riguarda la questione danni: in modalità "reale" bisogna

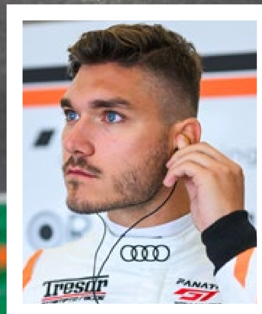




fare molta attenzione quando si guida perché la macchina si può rompere e si danneggia per passaggi ripetuti su cordoli alti in maniera molto realistica: tutto ciò si ripercuote in maniera effettiva sulla guida (non tutti i sim possono vantare un aspetto tale).
Il multiplayer è la nota dolente del titolo: provando a entrare nei vari server si nota la scarsità di piloti e il fatto che i server risiedono dall'altra parte del mondo non aiuta con il ping. Inoltre è da considerare che non ci sono eventi ufficiali. Uno dei plus è dato dal content manager molto semplificato: facile installare i pacchetti aggiuntivi (mod a pagamento) tutti di buon livello e con contenuti ufficiali e reali (livree, tracciati, tipologie di auto).
Il costo del titolo con il pacchetto Le Mans ed endurance è attualmente di 53 euro.







GALBIATI, PILOTA GT E COACH: «IL SIM È UNO SPORT DI TESTA»

Lui ha fatto il percorso inverso: prima è diventato corridore reale nel mondo GT, poi ha approcciato anche i simulatori. All'inizio solo per allenarsi, poi ne è stato conquistato

EMANUEL GALBIATI, per tutti Kikko, talento di casa nostra in ambito GT italiano e GT World Challenge e coach professionista, non nasconde il suo entusiasmo per il mondo del simracing al quale è legato anche per le sue attività con il team SimFreem eSport.

«Quando ho cominciato qualche annetto fa, lo utilizzavo solamente come allenamento prima di una gara, per poter capire la pista oppure familiarizzare con tutte le procedure che avrei dovuto replicare durante il weekend di corsa. Una volta entrato nel mio team, ho cominciato a vederlo anche sotto un altro punto di vista perché comunque, oltre all'allenamento che serve sempre, si è scatenata una vera passione. Il fatto di poter sempre di più migliorare e arrivare a partecipare a gare prestigiose mi induce tanta voglia di raggiungere risultati non solo per me ma anche per il team. Insomma non è più solo divertimento ma stimolo a fare sempre meglio!».

- Cosa ti porti, nel reale, della tua attività sul sim?

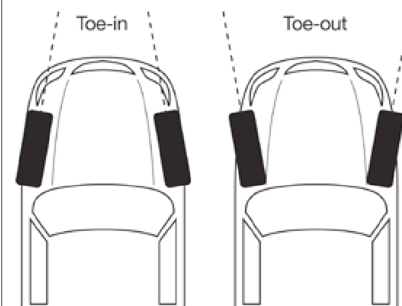
«Il simulatore per me è qualcosa di molto costruttivo e che ti dà una mano a immedesimarti in un completo weekend di gara, specialmente nei mesi invernali quando non c'è possibilità di girare. Noi utilizziamo rFactor 2 non solo per l'ottima fedeltà della fisica e del modello gomme che posso tranquillamente rapportare al mondo reale. Ma c'è un altro vantaggio: la vettura si deve settare secondo logica e proprio nello stesso modo in cui si ragiona nel reale. Ogni modifica che si fa la si sente sul comportamento della gomma e dell'auto in generale. Non per tutti i software questo aspetto è valido!».

- Su quali punti fondamentali si basa il tuo lavoro di coach?

«L'aspetto mentale è primario. Se ci sei con la testa, riesci a ottenere dei grandi risultati; ma se, purtroppo, la tua testa è afflitta da pensieri, non si riesce a essere abbastanza concentrati, in un modo o nell'altro gli altri finiscono per sovrastarti!».

- Come pensi che dovrebbe evolvere il movimento in futuro?

«A me fa piacere che il simracing stia diventando sempre più importante a livello mondiale, ma c'è bisogno di consapevolezza, specialmente per i neofiti, che si tratta di uno sport. Non si può andare in pista e al primo problema premere Esc ed uscire. Bisogna cambiare mentalità».





DIZIONARIO SIM: COS'È IL TOE (CONVERGENZA)

NELL'AMBITO del setup di un'auto da competizione, la regolazione della convergenza, conosciuta anche come "toe", definisce l'angolo di inclinazione delle ruote e riveste un ruolo cruciale nelle prestazioni.

Una convergenza ben regolata migliora stabilità e maneggevolezza dell'auto virtuale specie in ingresso curva, determinando tempi sul giro migliori o, al contrario, può compromettere le prestazioni e provocare un'eccessiva usura degli pneumatici.

I software di simulazione hanno la tendenza a essere un tantino più sensibili su tale parametro e avere un impatto più marcato rispetto al mondo reale. L'unità di misura per tale parametro è decimale, pertanto, ad esempio, una convergenza di 0,4 gradi decimali corrisponde a zero gradi, 24 primi e zero secondi sessagesimali.







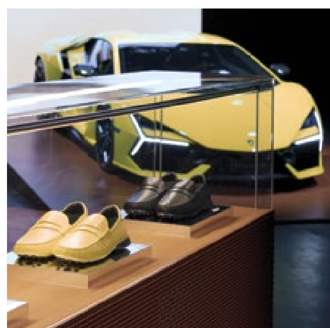
AUDI E LA QUALITÀ DELL'ARIA

A Madonna di Campiglio il progetto Mountain Progress Lab

SI PARTE DALLA MONTAGNA. Audi Italia in collaborazione con l'azienda di promozione del turismo di Madonna di Campiglio, l'Università di Trento e H-Farm dà il via a Mountain Progress Lab. Un progetto che nasce per realizzare un ecosistema a supporto della mobilità elettrica. Arrivando un giorno a una gestione intelligente dei fluissi veicolari e delle persone in zone che nelle stagioni estive e, soprattutto, in quelle invernali hanno un picco di turisti considerevole. Che si traduce pure in un picco di traffico, non sempre favorevole alla stabilità degli equilibri della natura. Otto Audi Q4 e-tron equipaggiate di centraline per i rilevamenti degli agenti inquinanti, unitamente ad altre centraline fisse, consentiranno di acquisire un'enorme quantità di dati, elaborate poi da H-Farm e dall'Università di Trento. Ciò consentirà di generare consapevolezza per alimentare nuovi comportamenti virtuosi e migliorare il rapporto tra uomo e natura. Portando alla luce, magari, delle possibili criticità. Le vetture saranno a disposizione di chiunque per spostarsi all'interno di un percorso segnato da una serie di eco-routes. L'utilizzo è ovviamente gratuito e sarà possibile raggiungere zone di montagna solitamente interdette al traffico veicolare tradizionale. Le corse si potranno riservare sia tramite app oppure direttamente presso il nuovo Smart Hub di Madonna di Campiglio, sito presso il celebre Laghetto. Un luogo polifunzionale, disponibile anche per lo smartworking, in cui verrà installata una stazione di ricarica ad alta potenza di Ewiva. (*Cesare Cappa*)

COLLEZIONE TOD'S PER LAMBORGHINI

ARTIGIANALITÀ e innovazione sono gli elementi che hanno in comune i due brand di eccellenza italiana. Un legame e un'affinità che ha permesso di sviluppare il progetto di una collezione di calzature uomo e donna. Due modelli, l'iconico Tod's Gommino e la sneaker, che si declinano in alcuni dei colori dei due brand. Sulle suole, i caratteristici gommini diventano macro, riprendendo il colore del tacco o della tomaia. In vendita su: automobililamborghini.tods.com



SALONE DI GINEVRA, UNA VERA RIPARTENZA?

Apre il 27 febbraio ma poche le Case auto che "pesano" sul mercato



IL SALONE di Ginevra riaccende i motori, o quantomeno ci prova. La storica kermesse elvetica, che in questo 2024 celebra i 100 anni, riapre i battenti dopo un lungo stop che durava ormai dal 2019, anno dell'ultima edizione andata in scena prima della pandemia. Per il rilancio del Salone, gli organizzatori hanno deciso di proporre un format inedito, pensato per dare ai visitatori un'esperienza coinvolgente e immersiva. Oltre alla consueta area espositiva, sono state infatti ideate una serie di zone tematiche dedicate al motorsport, al design, alla sostenibilità e al simracing, con la possibilità di partecipare a masterclass e approfondimenti sui temi più attuali dell'automotive. "*Il GIMS 2024 rappresenta un modo totalmente nuovo di fare un Salone dell'automobile. È più focalizzato e collaborativo che mai con ciascuno degli espositori, andando ad offrire qualcosa di unico al visitatore*", ha spiegato Sandro Mesquita, CEO del Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra. BYD, Dacia, Isuzu, Lucid, MG Motor e Renault le uniche grandi Case presenti, a cui si aggiungono numerosi Costruttori di nicchia tra cui le italiane ErreErre Fuoriserie, Kimera Automobili, Pininfarina e Totem. L'appuntamento a Ginevra è dal 26 febbraio, giorno della proclamazione dell'auto vincitrice del Car of The Year 2024, al 3 marzo. Tra le novità più attese, la Renault 5 E-Tech elettrica, la Dacia Duster e la compatta ibrida MG3. In tutto sono 15 le anteprime mondiali ed europee annunciate per questa edizione del GIMS. (*L.L.*)

UNA FERRARI PER SOLDINI

Il velista e il Cavallino insieme per realizzare una barca da record

IL CAVALLINO torna sul mare, ma questa volta non motorizzando un'imbarcazione, come accaduto in passato, ma al fianco del navigatore Giovanni Soldini con il progetto di una nuova imbarcazione da record. Una nuova sfida per il velista milanese che lascia quindi il brand Maserati che lo ha accompagnato negli ultimi anni. John Elkann, Presidente di Ferrari, ha dichiarato: «*Stiamo per intraprendere un viaggio entusiasmante che amplierà la nostra anima racing. Con questa nuova sfida agonistica, motivati dalla nostra capacità innovativa e dall'impegno per la sostenibilità, ci spingeremo oltre gli attuali confini. Siamo felici di poter contare su Giovanni, straordinario per esperienza, determinazione e spirito di squadra*». Un progetto che punta molto sulla tecnologia e le performance, elementi che sono in comune tra le vetture da competizione del Cavallino e le grandi regate oceaniche e i record a cui punta Giovanni Soldini:«*Sono entusiasta di iniziare una nuova avventura con Ferrari. Stiamo lavorando a un progetto importante e all'avanguardia con un potenziale tecnologico strabiliante che mette insieme mondi diversi e competenze di altissimo livello. Partecipare alla ricerca e allo sviluppo di soluzioni innovative e rispettose del nostro pianeta con un team eccezionale è davvero un'esperienza unica*». Soldini potrà così contare sul supporto di un reparto tecnologico, quello della F.1 e delle vetture Endurance, con grande esperienza e il travaso anche da parte dei suoi esperti in Ferrari può essere importantissimo. Idrodinamica e fluidodinamica sono molto simili. Queste operazioni tra mondi della F.1 e della vela non sono una novità, infatti la Red Bull è sponsor del team dell'America's Cup Alinghi come Mercedes supporta INEOS. Quanto degli studi fatti per le barche a vela finiscano in F.1, bypassando il budget cap imposto ai team, è difficile da scoprire. Ferrari oggi ha così la possibilità, come altri team, di sfruttare questa sinergia.



VELISTA OCEANICO
Giovanni Soldini, milanese classe 1966, è il navigatore italiano più famoso. Tra le sue vittorie la più nota è stata quella all'Around Alone del 1998/99. Dal 2013 ha regatato con barche brandizzate Maserati.





LE NUOVE VOLVO EX30 ANCHE IN CAR SHARING

A Bologna, Ferrara e Imola parte Corrente Tper, un nuovo car sharing con ampie possibilità di gestione delle vetture tra le tre città e molti vantaggi di viabilità

SARANNO TRECENTO LE VOLVO EX30, Suv compatto full electric, destinate al car sharing Tper che saranno operative a Bologna, Ferrara e Imola. Nella presentazione di questo car sharing Corrente del Gruppo Tper, il presidente Volvo Car Italia, Michele Crisci, e la presidente e AD di Tper, Giuseppina Gualtieri, hanno sottolineato che si tratta di un passo importante verso un futuro con sempre più auto in condivisione che andranno a prendere il posto dell'auto di proprietà. Per rendere il servizio appetibile questo car sharing offre oltre a vantaggi già consolidati come la possibilità di entrare nelle ZTL, la sosta gratuita sulle strisce blu, la disponibilità di stalli riservati, anche la possibilità di iniziare il noleggio in una città e terminarlo in un'altra, ovviamente entro l'area operativa di quelle dove opera. In più si può prelevare e lasciare l'auto all'aeroporto di Bologna, alla stazione FS Centrale di Bologna, all'autostazione di Bologna e alla stazione FS di Ferrara. Un altro vantaggio, molto rilevante in una città come Bologna, è il potere circolare nelle corsie preferenziali dei mezzi pubblici. Quanto agli aspetti economici del car sharing Corrente di Tper, va detto che appaiono molto interessanti. Si spende un euro per prenotare l'auto e 0,34 euro per ogni minuto di utilizzo; per gli abbonati la prenotazione è gratuita e il costo orario va a 0,24 euro al minuto; in più gli abbonati godono di uno sconto di dieci euro a tratta. (*Arturo Rizzoli*)





CRESCE L'USATO DI STELLANTIS

2023 positivo per Spoticar che nel 2024 lancia il servizio Direct

SPOTICAR, la divisione dell'usato del Gruppo Stellantis, ha venduto 73.000 veicoli nel 2023, il 37% in più rispetto al 2022. Ma anche se il mercato dell'usato ha praticamente valore doppio rispetto al nuovo, le immatricolazioni registrate del 2023 sono state 1.566.448, è un settore che sta subendo un rapido cambiamento. Dopo la crescita dei prezzi nell'epoca Covid, saliti fino al 34,3% tra il 2019 e il 2022 quando era impossibile trovare una vettura nuova, ora si inizia a registrare una discesa verso rapporti normali. "*Stiamo tornado a livelli pre-pandemia* - Ha detto Guido Bevilacqua, responsabile della divisione Spoticar - *la disponibilità di prodotto è aumentata, quindi prezzi ci sono prezzi più vantaggiosi per i clienti e una svalutazione delle vetture anno su anno che sta aumentando verso il 10%, mentre in tempo di Covid era scesa al 2-3%*". E in un segmento pieno di operatori, tra generici e trader, è la qualità che ha fatto la differenza e ha permesso a Spoticar di crescere. Le vetture, infatti, sono garantite per 24 mesi, grazie a una lista che conta fino a 100 controlli, prima di essere messe in vendita. Inoltre, nel 2023 ci sono state novità come l'home delivery, la prenotazione online, le promozioni degli Spoticar Days e i finanziamenti specifici per le elettriche. Il 2024, infine, è l'anno di Spoticar Direct. Rispetto a Spoticar "normale", si tratta di proprietà di Stellantis e ricondizionate presso il Circular Economy Hub di Mirafiori prima di essere rimesse in vendita.

PER SAPERE TUTTO DELLE VETTURE PININFARINA

Una certificazione ufficiale e sicura per oltre 700mila auto

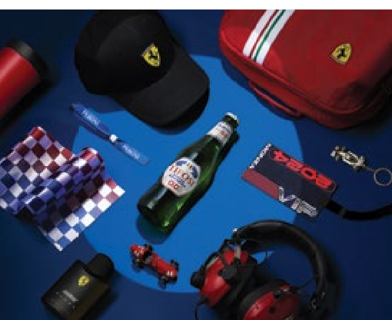
NASCE LA DIVISIONE Pininfarina Classiche che certifica, attraverso attestati ufficiali, le auto classiche disegnate e prodotte negli stabilimenti Pininfarina. Il nuovo servizio è reso possibile da un accurato processo di catalogazione dell'archivio storico della Casa, che ha richiesto circa due anni di inventariazione dei materiali, e l'introduzione di un software specializzato nella gestione degli archivi, realizzato in collaborazione con il dipartimento degli Studi Storici dell'Università degli Studi di Torino. L'archivio comprende matricole di produzione di più di 700mila vetture e oltre 20mila documenti di rilevanza storica, tra sketch, piani di forma, fotografie, schede e corrispondenza tecnica. Grazie alle dettagliate informazioni a disposizione, Pininfarina Classiche rilascia dichiarazioni di specifiche di produzione, associando al numero di telaio di ciascuna vettura informazioni esaustive come il mercato di destinazione, il modello e il codice tipo, il colore esterno, le finiture interne, la data di uscita dagli stabilimenti, nonché i numeri di motore e di scocca del veicolo. In attesa che il servizio si estenda a tutte le vetture prodotte, Pininfarina Classiche è disponibile da subito per l'Alfa Romeo Spider (Duetto) dal 1966 al 1993, la Fiat 124 Spider dal 1966 al 1982 e la Pininfarina Spider Europa e Volumex dal 1982 al 1985. Per richiedere una dichiarazione, gli interessati potranno inviare un'email a classiche@pininfarina.it il costo della dichiarazione varia da 400 a 300 euro.





PERONI E FERRARI INSIEME

LE BIRRE analcoliche e i piloti di F.1. Un binomio che piace e che funziona. Ecco che dopo la famiglia Rosberg, Nico e Keke, ora tocca ai piloti Ferrari. Charles Leclerc e Carlos Sainz sono i protagonisti di un cortometraggio intitolato The Brake In, che svela un prodotto esclusivo in edizione limitata: Tifosi Nastro Azzurro 0.0%. Una partnership pluriennale quella tra Peroni Nastro Azzurro 0.0% e Ferrari che unisce due iconici brand simbolo della passione e dello stile italiano. Per questa partnership sono state prodotte 2.024 bottiglie numerate di birra Tifosi Nastro Azzurro 0.0%.





di **DANIELA FAGNOLA**

TRADIZIONE IMPECCABILE

LOOK CLASSICO E PRECISIONE MECCANICA. ECCO LA TIRATURA LIMITATA DI FREDERIQUE CONSTANT PER AUSTIN HEALEY

BRITISH STYLE. Frederique Constant è impegnato nel mondo delle auto d'epoca fin dal 2004. Nel tempo è stato sponsor e cronometrista ufficiale di diversi eventi internazionali, come il Rally Pechino-Parigi, la Carrera Panamericana, il Salone Rétromobile o i raduni europei delle Austin Healey. Proprio alla Casa inglese ha via via dedicato numerosi esemplari: l'ultimo è il Classics Vintage Rally Healey Automatic Cosc, un "solo tempo" dal design modern-rétro, realizzato in edizione limitata di 1.888 pezzi. La cassa in acciaio lucido misura 40 mm di diametro, così da adattarsi anche ai polsi più sottili, e ospita un quadrante verde nella tipica tonalità British Racing. Ma la peculiarità dell'orologio è il calibro automatico, che ha ricevuto la certificazione ufficiale di cronometro rilasciata dal Cosc. L'ormai storica organizzazione svizzera indipendente – il cui acronimo sta per Contrôle Officiel Suisse del Chronomètres – sottopone infatti i movimenti degli orologi a una serie di test per garantirne la regolarità di marcia entro parametri definiti, con uno scarto medio compreso fra i -4 e i +6 secondi al giorno. Accessibile il prezzo: il Classics Vintage Rally Healey Automatic Cosc costa 1.695 euro.

RACING
Fornito di un cinturino in pelle traforata, l'orologio è corredato di un modellino della Austin Healey 100S, la cui silhouette è incisa anche sul fondello.



di **LORENZO LUCIDI**

DALLE SUPERCAR D'EPOCA ALLE SPORTIVE ELETTRICHE PIÙ MODERNE, LA PASSIONE GIAPPONESE PER IL TUNING NON CONOSCE CONFINI. ECCO COME IL TOKYO AUTO SALON HA STUPITO CON LE SUE ELABORAZIONI PIÙ ESTREME E ORIGINALI

SOL LEVANTE ELABORATO







PASSIONE SFRENATA
Gli oltre 200mila visitatori che hanno affollato il Tokyo Auto Salon dimostrano la grande popolarità di cui gode il tuning in Giappone. La nuova Toyota GR Yaris da 304 cavalli, sotto. Marchiata Toyota anche la spider su base Mazda realizzata dagli studenti del Saitama Automobile College, sopra.



Oltre 230mila visitatori, 378 espositori e quasi 900 vetture in mostra: sono questi i numeri dell'edizione 2024 del Tokyo Auto Salon, evento andato in scena dal 12 al 14 gennaio nella capitale giapponese e dedicato al tuning in tutte le sue forme. Quella di elaborare le auto, del resto, è una passione che in Giappone gode di un'enorme popolarità e vanta una lunghissima tradizione. Basti pensare che la prima edizione del Tokyo Auto Salon è datata 1982, e che spesso sono le stesse Case automobilistiche nipponiche a realizzare le elaborazioni più estreme e fantasiose.

Grande protagonista della kermesse è stata Toyota, che a Tokyo ha portato una raffica di novità, a partire dall'evoluzione della GR Yaris: più potente con ben 304 cavalli (ma in Europa saranno "solo" 280), si arricchisce anche di un cambio automatico a 8 rapporti firmato Gazoo Racing e di una plancia dallo stile retrò ispirata alle rallycar del passato. Lo stesso motore trova spazio anche sotto al cofano della LBX Morizo RR concept, anche lei svelata a Tokyo, anticipazione di quella che sarà la versione più estrema del piccolo Suv Lexus. Una sportiva "firmata" dal presidente Akio Toyoda, che in passato prese parte a diverse competizioni automobilistiche con lo pseudonimo di Morizo Kinoshita. Tra le tante sportive messe in mostra da Toyota, anche la Lexus RZ 450e Special Edition in variante F SPORT Performance, destinata al solo Giappone in 100 esemplari, e la versione elettrica evoluta







SPORTIVE PER TUTTI
Hatchback in chiave sportiva protagoniste a Tokyo: sia ad alimentazione endotermica come la Mazda Spirit Racing 3, sopra, che elettrica, come la Hyundai NPX1, a destra.

della AE86, iconica sportiva degli anni '80 divenuta famosa a livello globale grazie all'anime "Initial D".
Elettrico fa rima con sportività anche in casa Nissan, che a Tokyo ha portato la versione Nismo del Suv a batteria Ariya. Rivisitata dal punto di vista dello stile, la vettura sfrutta l'esperienza maturata da Nissan in Formula E per migliorare le prestazioni, con la potenza che cresce fino a 320 kW (435 cavalli), e anche il sound, ora più simile a quello delle monoposto elettriche. Eccentrica e inarrestabile è invece la X-Trail Crawler Concept, visione di fuoristrada per l'off-road estremo impossibile da non notare con la sua verniciatura rosa.

Per Mazda la kermesse nipponica è stata invece l'occasione per presentare la Spirit Racing RS e la Spirit Racing 3, ovvero le versioni pensate per la pista rispettivamente della spider MX-5 e della Mazda3. Al momento si tratta di concept, ma potrebbero prefigurare presto dei modelli di serie. L'Auto Salon è stato anche il teatro di un importante annuncio per Mazda, che ha ufficializzato la nascita di un team di ingegneri dedicato allo sviluppo di una nuova generazione di motori Wankel.
Oltre ai Costruttori giapponesi, anche la sudcoreana Hyundai ha approfittato del palcoscenico di Tokyo per svelare una novità, la NPX1: concept sportiva



IL SALUTO DI MORIZO
La Ariya Nismo è frutto dell'esperienza di Nissan in Formula E, sopra. Il presidente di Toyota Akio Toyoda insieme ad alcune delle novità sportive presentate dal Gruppo all'Auto Salon, sotto.





PAROLA D'ORDINE: ORIGINALITÀ
Tra le elaborazioni più interessanti, il kit realizzato da DAMD per trasformare la Suzuki Jimny nella Renault 5 Turbo o nella Lancia Delta Integrale, sopra.

basata sulla Ioniq 5 N da 478 kW (650 cv), anticipa le componenti N Performance che saranno disponibili prossimamente per personalizzare la hot hatch elettrica.
Tra i tuner indipendenti, a rubare la scena più di tutti è stata Liberty Walk, azienda giapponese specializzata nella creazione di bodykit estremi e con una predilezione per le auto italiane: dopo aver stupito lo scorso anno con una reinterpretazione da alcuni giudicata fin troppo eccessiva della Ferrari F40, stavolta è toccato alla Lamborghini Countach essere sottoposta alla "cura" Liberty Walk.
E per chi non potesse permettersi simili supersportive, il tuner ha pensato anche a un kit per trasformare una keicar in una replica in scala ridotta della Ferrari F40.
Metamorfosi decisamente originale anche quella pensata da DAMD per la Suzuki Jimny, che con un kit può essere trasformata per assomigliare alle icone del rally come la Lancia Delta Integrale e la Renault 5 Turbo. Ma il salone di Tokyo è stata l'occasione per mettersi in mostra anche per i giovani appassionati, come gli studenti del Saitama Automobile College che hanno dato vita a una spider Toyota su base Mazda MX-5. Passione a 360 gradi.







TUNING A 360 GRADI
La Lamborghini Countach rivisitata da Liberty Walk, sopra. La Toyota AE86 elettrica mette insieme innovazione e tradizione, in alto a destra. Non è passata inosservata la Nissan X-Trail Crawler Concept, a destra.



di **LORENZO LUCIDI**



NOVITEC ELABORA LA FERRARI 296

Tanti interventi sulla vettura di Maranello con una potenza di 868 cv

SE GLI 830 CAVALLI della Ferrari 296 GTB non vi sembrano abbastanza, niente paura: Novitec ha ciò che fa al caso vostro. Il tuner tedesco ha realizzato un pacchetto di modifiche pensate per rendere ancora più potente ed estrema la supercar ibrida di Maranello. Gli interventi partono dal motore endotermico, che Novitec ha dotato di un nuovo impianto di scarico e di prese d'aria del turbo ad alta efficienza. Il risultato è un aumento della potenza di 38 cavalli, fino a quota 868 cv. Ulteriori modifiche hanno interessato le sospensioni, mentre i cerchi da 21 e 22" (disponibili in 72 colori) sono forniti dallo specialista statunitense Vossen. Non mancano neppure gli interventi sulla carrozzeria e sull'aerodinamica, con una serie di componenti in fibra di carbonio, dallo splitter frontale allo spoiler posteriore. Tutte queste parti sono state sviluppate da Novitec in galleria del vento e contribuiscono a migliorare la deportanza della Ferrari, rendendola così ancora più incisiva nell'uso in pista. Non manca, infine, un sistema che permette di sollevare il muso di 40 mm per superare più agevolmente dossi e rampe.

BMW M5 LIMITED EDITION DA MANHART

Realizzata in cinque esemplari il motore eroga 928 cavalli

IN ATTESA CHE CADANO i veli dalla nuova BMW M5, la prima dotata di un powertrain ibrido plug-in, Manhart ha lanciato la sua elaborazione estrema per la berlina sportiva della generazione uscente. Si chiama MH5 900 Limited 01/05 e, come suggerisce il nome, sarà realizzata in appena cinque esemplari. Da record potenza e coppia di questa elaborazione: 928 cavalli (contro i 625 della M5 Competition da cui deriva) e 1.240 Nm (il modello di serie ne ha 750). Questi valori sono stati resi possibili da interventi sostanziali al motore V8 su turbo, intercooler, pistoni e bielle. Modificate anche le sospensioni e l'impianto di scarico, dotato di valvole bypass per regolare l'intensità del sound. Estrema anche l'estetica, con la verniciatura blu scuro e dettagli color rame proposti anche nel cofano motore, e bodykit in carbonio.



MANSORY AUTO VOLANTE

COME SARANNO le hypercar del futuro? È questa la domanda a cui ha provato a rispondere Mansory, tuner tedesco noto per le sue elaborazioni a dir poco estreme. "*Al momento nessuno può dirlo con certezza ma una cosa è già certa: le auto ci saranno sempre e, con loro, la voglia di personalizzazione ed esclusività*". Con queste parole sono stati presentati i rendering di una vettura volante supersportiva che potrebbe vedere la luce in un lontano futuro. Ma anche finché le auto continueranno a rimanere con le ruote ben piantate per terra, le novità non mancheranno: Rolls-Royce Spectre, Lamborghini Revuelto e Ferrari Purosangue saranno i prossimi modelli a subire la "cura" Mansory.



DA OLTRE 40 ANNI NEL SEGNO DELLA “Z”

Dal 1979, il Zagato Car Club riunisce appassionati da tutto il mondo

ERA IL 1919 quando Ugo Zagato fondò a Milano la Carrozzeria che portava il suo nome. Da allora, in oltre un secolo di storia, l’atelier della “Z” ha scritto capitoli importanti dell’automobilismo italiano, dando vita ad alcune delle più affascinanti sportive a Marchio Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Maserati, passando per la britannica Aston Martin e arrivando, in tempi più recenti, all’olandese Spyker e alla Lamborghini. La più recente creazione della Zagato è la Giulia SWB, elegante coupé con motore V6 realizzata a partire dalla berlina del Biscione. Ad accomunare tutte le auto con la “Z” è l’attenzione per il design, per la leggerezza dei materiali e per l’aerodinamica. Nel 1979, sessant’anni dopo la nascita della Zagato, fu istituita la prima associazione ufficialmente riconosciuta dedicata alle auto della storica Carrozzeria. Tutto ebbe inizio con un piccolo raduno a Villa d’Este: l’evento ebbe un tale successo da convincere Giuseppe Dosi a fondare il Zagato Car Club, di cui la carica di presidente onorario venne data a Elio Zagato, sin dall’inizio sostenitore dell’associazione. In più di quattro decenni di attività, il club ha allargato sempre di più la cerchia dei suoi soci, diventando una realtà davvero internazionale: nel 2023, in occasione del 51° raduno dell’associazione, è stata registrata la presenza di partecipanti da ben 11 Paesi, dalla Germania alla Francia, fino agli Stati Uniti e all’Australia. Oggi il club, guidato dal presidente Guido Portinari e come sempre sostenuto dalla famiglia Zagato, rimane fedele al suo motto “corri da amico con gli amici” e guarda ai prossimi appuntamenti. In particolare al 52° raduno internazionale, che andrà in scena tra Lazio e Abruzzo dal 23 al 26 maggio 2024. (*L.L.*)









L’IDENTIKIT
Chi sono: Zagato Car Club
Referente: Guido Portinari
Sito: www.zagatocarclub.it
e-mail: zagatocarclub@zagatocarclub.it
Facebook: Zagato Car Club
Instagram: @zagato_car_club
Location utilizzate: Villa d'Este, Asiago, Lago di Garda, San Marino, Gavello, Rieti



I TRE VOLTI DEL FASCINO

DESIGN, TECNOLOGIA, EFFICIENZA. LE ULTIME TRE GENERAZIONI DELLA MEDIA SUPERIORE DI MONACO HANNO I LORO ELEMENTI DI SPICCO IN QUESTE CARATTERISTICHE. L'OFFERTA È MOLTO ARTICOLATA SIA PER LE BERLINE CHE PER LE TOURING. COME SEMPRE È IL DIESEL A FARLA DA PADRONE, E SPESSO CON TANTI CHILOMETRI

La BMW Serie 5 appartiene, con Audi A6 e Mercedes Classe E, al trittico delle medie-superiori "Made in Germany" che negli anni si sono guadagnati il titolo di vice-ammiraglie grazie alla parentela stilistica e tecnologica sempre più stretta con i modelli di categoria superiore. Nel suo caso, le ultime tre generazioni (escludendo l'ultimissima che sta arrivando in commercio in questi giorni) sono vetture con un'immagine e una personalità ben distinte tra di loro, ma anche dal resto della gamma contemporanea e dalla concorrenza. Hanno una presenza sul mercato dell'usato abbondante, tanto che nella nostra consueta ricerca sui principali siti di compravendita online ne abbiamo conteggiate oltre 800 di cui circa i 2/3 rappresentati dalle versioni station wagon, Touring, e un buon 80%, come prevedibile, sono a gasolio.

AFFARI RECENTI
Appena uscita di produzione, la serie G30/31 è la più abbondante sul mercato e offre anche interessanti ibridi plug-in oltre ai primi Diesel mild hybrid.



La più datata che prendiamo in considerazione è la celebre E60, in commercio dal 2004 al 2010. Un po' controversa all'arrivo, visto che faceva parte del gruppo di modelli disegnati da o sotto la supervisione di Chris Bangle, solida e spigolosa, a distanza di tempo ha avuto piena giustizia e oggi è tra i modelli più apprezzati anche e soprattutto per il design. Con questa serie, la Casa ha iniziato a introdurre codici specifici per ogni variante di carrozzeria, dunque E60 per la berlina ed E61 per la Touring. Questa serie non è numerosissima come usato, malgrado i motori sempre molto aggiornati rispetto al panorama rendano interessanti anche gli esemplari più vecchi. Per quanto i motori quattro cilindri fossero tutt'altro che risicati, questo modello ha avuto grande successo nella versione a sei cilindri di tre litri siglata 525d con 197 cv e 530d da 218 cv, portati a 231 dal 2005 e a 235 dal 2007, con cambio automatico. Sono però ancora poco diffuse quelle a trazione integrale disponibili dal 2005. Tuttavia, i chilometraggi sono quasi sempre molto elevati, tra 200.000 e 300.000 km, e il divario di prezzo con quelli invece meno sfruttati è elevatissimo, tanto che per una delle pochissime 530d del 2006 si possono trovare richieste che vanno da meno di 3.000 fino a quasi 20.000 euro. Molto meno presenti appunto, ma altrettanto "usate" le valide 520d con motore quattro cilindri e 163 cv poi alzati a 177. Qui i cambi sono prevalentemente manuali. La gamma si completava con una variante del 3.0 dotata di turbo a doppio stadio siglato 535d e arrivata a sfiorare i 290 cv, che è però una vera rarità. Si trova anche qualche M5, contraddistinta dal motore V10 da 507 cv (l'ultimo M aspirato prima del passaggio ai V8 biturbo), ma quello è un modello per cui si consiglia di rivolgersi senza indugio all'usato garantito della rete ufficiale BMW o ai rivenditori specializzati in auto da collezione.

La successiva generazione F10/F11 aveva una linea più morbida e meno "di rottura", molto simile a quella della Serie 7 con cui condivideva moltissime parti, tanto da sembrarne la variante "corta" benché la lunghezza si avvicinasse sempre più ai cinque metri. Si distingueva anche per il notevole incremento della sicurezza attiva, anche se molte delle tecnologie più avanzate

DATI STATISTICI DEI TRASFERIMENTI DI PROPRIETÀ DI AUTOVETTURE USATE NEL MESE DI DICEMBRE 2023

DICEMBRE 2023			
	2023	2022	VAR (%)
TOTALE	228.352	228.633	-0,1
GENNAIO-DICEMBRE 2023			
	2023	2022	VAR (%)
TOTALE	2.906.421	2.726.307	+6,6

Dati Automobile Club Italia 9 gennaio 2024.

LA SERIE 5 GT

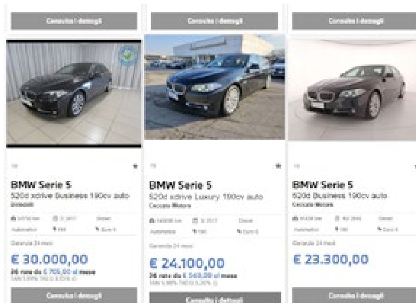
La generazione F10/F11 della serie 5 ha dato vita anche a un terzo modello decisamente inedito: battezzato Serie 5 GT, non aveva però le caratteristiche della granturismo canonica, quanto piuttosto quelle di una "business car" dalle forme voluminose e comode, con soluzioni originali come il portellone dalla doppia apertura a cui si poteva accedere anche sollevando soltanto il pannello posteriore. La gamma motori era più limitata, comprendente soltanto i più potenti sei cilindri, ma non si può dire che sia stata un successo, malgrado sia rimasta in commercio per circa otto anni, proprio per le forme e la posizione di guida poco coinvolgenti. Tuttavia è un'auto elegante, comoda e pratica che oggi si trova in poche unità usate ma a prezzi inferiori ai 20.000 euro, e nemmeno troppo cariche di km. La generazione successiva è stata "assimilata" alla gamma delle sportive Serie 6.







DESIGN ICONICO
Le E60 ed E61 del 2004 hanno il tocco estemporaneo di Chris Bangle e una dinamica di qualità, ma gli esemplari con pochi km sono rari.



OTTIME E ABBONDANTI
La Serie 5 è di gran lunga uno dei modelli BMW più apprezzati dopo i Suv, tuttavia alla grande abbondanza di vetture che si trovano sul mercato dell'usato si accompagna un'ampia disponibilità di usati certificati dalla Casa. La nostra visita sul portale, che si chiama BMW Group Usato Store (usatostore.bmw.it), ha prodotto oltre 170 risultati, ovviamente concentrati sull'ultima generazione (meno di una decina le F10/11) ma con grande varietà di motori, allestimenti e configurazioni. Prenotazione e acquisto si possono portare a termine comodamente online, con varie soluzioni finanziarie BMW Bank e persino una valutazione preliminare del proprio eventuale usato da dare in permuta. Ampie le garanzie, con coperture aggiuntive da 12 a 48 mesi, assistenza stradale e diritto di restituzione entro 14 giorni dal ritiro, senza penali e senza dover fornire motivazioni. Naturalmente, le auto sono sottoposte a moltissimi controlli e proposte con certificazione del chilometraggio ed esenti da manutenzione per il primo anno.

restavano opzionali, come il sistema di sterzo sulle ruote posteriori abbinato alla scatola guida a rapporto variabile. La gamma, Euro 5 ma passata a Euro 6 con il MY 2014, era articolata più o meno come la precedente, ma con una maggior presenza di 520d, cresciute in potenza fino a 184 cv (poi 190) e disponibili anche con trazione integrale, sebbene oggi questa opzione rimanga poco diffusa tra gli usati, a differenza del cambio automatico Steptronic, ora a otto rapporti, andato per la maggiore. Va detto che i pochissimi benzina, da 530 in su comprese le versioni 535 e 540, hanno un rapporto tra prezzi e chilometraggi spesso molto interessante e possono anche meritare un pensierino visti il livello tecnologico e l'efficienza, mentre le unità a gasolio sono ancora una volta parecchio sfruttate nella maggior parte dei casi. Interessante anche la 525d, sigla che dal tardo 2011 non celava più un sei cilindri 3.0 depotenziato da 204 cv ma un quattro cilindri 2.0 biturbo da 218 cv. Per quanto riguarda le versioni superiori, le 530d si trovano in due varianti, quella standard con 258 cv e una ridotta a 249 offerta sul mercato italiano dove il superbollo scatta appunto dai 250 cv.
La serie successiva, siglata G30/31, è uscita di listino da poco sostituita dalla nuovissima G60 ed è il modello che ha introdotto il primo livello "importante" di elettrificazione, rappresentato dalle versioni benzina plug-in hybrid 520e/530e, eredi spirituali della pre-

I modelli della BMW Serie 5 dal 2007 al 2023
Prezzi interessanti per le vetture più datate, si parte da 7.800 euro

530d 231 cv Futura Steptronic	2007	€ 7.800	M5 600 cv Steptronic	18/19	€ 69.000
530d 231 cv Touring MSport Steptronic	2006	€ 4.800	520d 190 cv/Steptronic/xDrive Business/Sport	2018	€ 28.600
525d 197 cv Touring Futura/MSport/Steptronic	2007	€ 5.000	520d 190 cv/Steptronic/xDrive Business/Sport	2019	€32.300
530d 231 cv Touring Futura Steptronic	2010	€ 9.800	520d 190 cv/Steptronic/xDrive Business/Sport	2020	€ 35.400
520d 184 cv Steptronic Business	2011	€ 10.000	520e Plug-in Hybrid 163 cv	2021	€44.900
530d 249/258 cv Steptronic Xdrive Business/MSport	11/12	€ 13.700	520d MHEV 190 cv Steptronic/xDrive MSport	2021	€ 51.000
520d 184/190 cv Steptronic Business/Luxury	2014	€ 16.500	520d MHEV 190 cv Steptronic/xDrive MSport	2022	€ 50.400
525d 218 cv Steptronic Xdrive Business/Luxury	2014	€ 17.000	520d MHEV 190 cv Steptronic/xDrive MSport	2023	€ 44.400
520d 190 cv Steptronic Business/Luxury	2016	€ 17.000	520d 190 cv Touring/Steptronic Business	2017	€ 23.200
525d 218 cv Steptronic Xdrive Business/Luxury	2016	€ 22.000	525d 231 cv Touring Steptronic/xDrive Business/MSport	2017	€ 18.900
520d 184 cv Touring Steptronic Business	2011	€ 10.800	5 30d 265 cv Touring Steptronic/xDrive Business/MSport	2017	€ 31.600
530d 249/258 cv Touring Steptronic Xdrive Business/Luxury	2011	€ 12.400	520d 190 cv Touring/Steptronic/xDrive Business/Sport	2018	€ 26.300
520d 184 cv Touring Steptronic Business	2013	€ 13.900	530d 265 cv Touring Steptronic/xDrive Business/MSport	2018	€ 33.450
520d 184/190 cv Touring Steptronic Business/Luxury	2014	€ 14.000	540d 320 cv Touring Steptronic/xDrive Business/MSport	2018	€ 30.600
530d 249/258 cv Touring Steptronic Xdrive Business/Luxury	2014	€ 15.200	520d 190 cv Touring/Steptronic/xDrive Business/Sport	2019	€ 31.300
520d 190 cv Touring Steptronic/Xdrive Business/Luxury	2015	€ 15.700	525d 231 cv Touring Steptronic/xDrive Business/MSport	2019	€ 30.300
525d 218 cv Touring Steptronic Xdrive MSport/Luxury	2015	€ 20.000	530d 265 cv Touring Steptronic/xDrive Business/MSport	2019	€ 35.500
520d 190 cv Touring Steptronic/Xdrive Business/Luxury	2016	€ 18.100	520d 190 cv Touring/Steptronic/xDrive Business/Sport	2020	€ 32.500
530d 249/258 cv Touring Steptronic Xdrive Business/Luxury	2016	€ 21.000	530e Touring Plug-in Hybrid 183 cv	2021	€ 52.500
520d 190 cv/Steptronic Business	2017	€ 25.100	520e Touring Plug-in Hybrid 163 cv	2022	€ 53.000
530d 265 cv Steptronic/Xdrive Business/MSport	2017	€ 36.700	520d MHEV 190 cv Touring Steptronic/xDrive MSport	2021	€ 51.400
530 e plug-in hybrid 183 cv	2018	€ 28.900	520d MHEV 190 cv Touring Steptronic/xDrive MSport	2022	€ 51.900
540i 340 cv Steptronic Xdrive Luxury/MSport	2018	€ 38.600	530d MHEV 190 cv Touring Steptronic/xDrive MSport	2022	€ 61.000
			520d MHEV 190 cv Touring Steptronic/xDrive MSport	2023	€ 53.800



LA SW INTERESSANTE
La Touring F11 è molto apprezzata anche perché offre molte combinazioni tra motori Diesel e la valida trazione integrale xDrive, sempre più richiesta dal pubblico.

cedente F10 ActiveHybrid che aveva però trovato pochissimi estimatori in Italia, mentre le nuove 520e/530e si trovano a prezzi addirittura allettanti. Anche sui turbodiesel , tuttavia, la G30 ha applicato, nella seconda metà della sua carriera, sistemi elettrificati, sotto forma di modelli mild hybrid (MHEV) a 48 V in grado di dare un ulteriore contributo all'efficienza. Le berline sono meno numerose ma mediamente un po' meno sfruttate e per questo motivo, hanno spesso quotazioni un po' più alte delle corrispondenti Touring. Infine, vale la pena segnalare che di questa generazione si trova qualche esemplare in più della poderosa M5 da 600 cv, mentre sono stranamente assenti le M550d a gasolio che rappresentano una novità assoluta nella storia BMW essendo le prime "M" con motore Diesel e la ragguardevole potenza di 381 cv.

LE SCELTE ALTERNATIVE



AUDI A6 2003
Austera, imponente e quasi sempre integrale. Rari, sebbene all'avanguardia, i benzina a iniezione diretta, più scelta sugli ibridi recenti.
Da 2.000 a 72.000 euro



JAGUAR XF 2008
L'auto che ha cambiato volto a Jaguar è comoda e matura ed è l'unica proposta anche con carrozzeria familiare. Ma ce ne sono poche.
Da 4.200 a 60.000 euro



MERCEDES CLASSE E 2002
La rivale per eccellenza ha personalità soprattutto nelle serie più vecchie, ma si guida meglio dalla penultima in poi.
Da 1.500 a 85.900 euro



VOLVO S/V90 2017
L'alternativa scandinava, che però è praticamente scomparsa, oggi gioca quasi alla pari con le tedesche ed è anche wagon e "cross".
Da 22.900 a 59.900 euro

COME FARE IL PASSAGGIO DI PROPRIETÀ

Dal 1° giugno 2020, in caso di immatricolazione, reimmatricolazione e passaggio di proprietà, viene rilasciato il DUC, ovvero il Documento Unico di Circolazione che sostituisce carta di circolazione e il certificato di proprietà. Sono però esclusi da questa riforma i veicoli in leasing oppure quelli a noleggio, oppure ancora quelli d'importazione parallela.
Per quanto riguarda le vecchie carte di circolazione e i certificati di proprietà rilasciati prima del primo gennaio 2020, anche in formato elettronico, restano validi, se però dovesse essere necessario provvedere alla loro nuova emissione, verranno sostituiti dal documento unico.
Il passaggio dal vecchio al nuovo sistema sarà progressivo: la distruzione dei vecchi documenti avverrà quindi solo nel caso di passaggio di proprietà. La sola eccezione è rappresentata dai veicoli di interesse storico o quelli con 30 anni di vita alle spalle che godono anche in questo caso di una speciale normativa. La competenza per il rilascio del DUC è del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
Il Documento Unico di Circolazione certifica i dati in esso contenuto, ferma restando la responsabilità dell'Automobile club d'Italia (ACI) per quanto riguarda i dati relativi alla proprietà e alla locazione finanziaria dei veicoli.

I DOCUMENTI NECESSARI

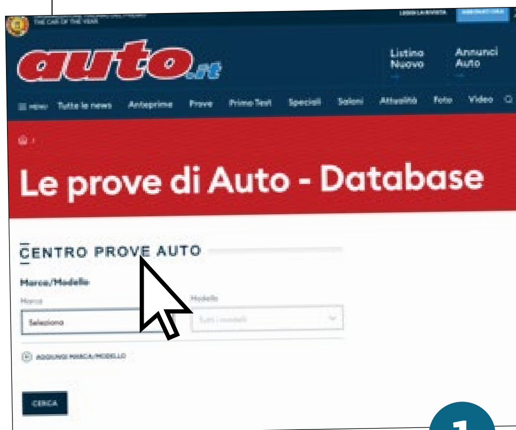
- domanda su modello TT 2119: disponibile presso gli uffici preposti o online sul Portale dell'automobilista;
- carta di circolazione in originale più fotocopia integrale;
- certificato di proprietà in originale con atto di vendita autenticato: se sono presenti sia il venditore sia l'acquirente, l'atto di vendita può essere autenticato allo sportello STA con una marca da bollo da € 16,00; in alternativa è possibile presentare un atto di vendita già precedentemente autenticato in un ufficio del Comune;
- tre fotocopie di un documento d'identità in corso di validità più fotocopia del codice fiscale dell'acquirente;
- una fotocopia di un documento d'identità in corso di validità ed una fotocopia del codice fiscale del venditore;
- attestazione del versamento di € 10,20 sul c/c 9001; (bollettino prestampato);
- attestazione del versamento di € 16 sul c/c 4028 (bollettino prestampato);
- ricevuta del pagamento "Formalità PRA" da effettuare utilizzando la pagina dell'ACI (59 € più imposta IPT) https://iservizi.aci.it PagamentoFormalita/

LE PROVE DI AUTO DATABASE

INQUADRANDO IL QR CODE A LATO, È POSSIBILE ACCEDERE AL NUOVO DATABASE ONLINE CON TUTTO L'ARCHIVIO DELLE PROVE DEL MAGAZINE



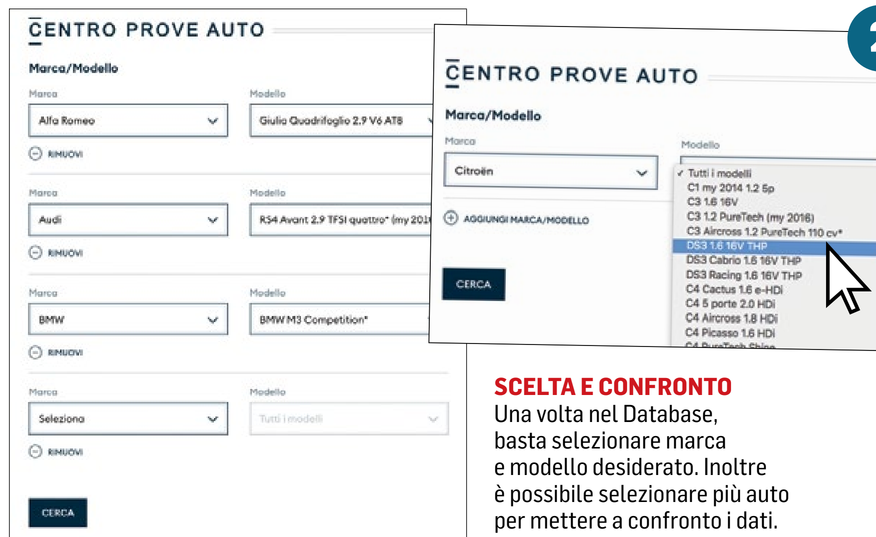
Auto rinnova il suo database, rendendolo ancora più completo e fruibile. Oltre alle prove che potete leggere nelle pagine del magazine, ora è infatti possibile consultare il nostro archivio anche online, sul sito Auto.it. Migliaia di dati, frutto del lavoro meticoloso dei tester del nostro Centro Prove, liberamente consultabili per valutare il prossimo acquisto, mettere a confronto le auto dei sogni o semplicemente soddisfare una curiosità.



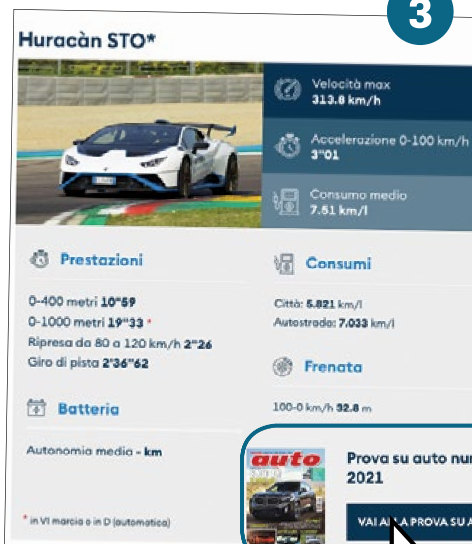
NUOVO DATABASE
Il nuovo Database digitale di Auto è online: per accedervi, è sufficiente inquadrare il QR Code in questa pagina, oppure connettersi all'indirizzo auto.it/database-auto.

Per raggiungere il nuovo database online è sufficiente inquadrare il QR Code che trovate in questa pagina, in alto a destra, oppure connettersi direttamente all'indirizzo web auto.it/database-auto. Da lì è poi possibile scegliere l'auto di cui si desiderano conoscere i dati selezionando la marca e il modello. A quel punto, sarete reindirizzati sulla scheda della vettura, completa di immagini e di tutti i principali dati raccolti dal nostro Centro Prove nel corso della prova strumentale. Per un ulteriore approfondimento è poi possibile cliccare sul link che rimanda al test completo del modello, corredato da foto e video esclusivi.

I rilevamenti vengono effettuati sul circuito di Balocco, dove ormai da decenni *Auto* esegue le sue prove. Un ambiente in cui i nostri tester mettono ogni vettura sotto una scrupolosa lente di ingrandimento, grazie all'ausilio di strumenti di ultima generazione ad elevata precisione. Tra i tanti dati a disposizione nel nostro database, quelli relativi alle prestazioni (accelerazione, velocità massima, ripresa e, per i modelli più performanti, il tempo sul giro sulla pista di handling di Balocco), i consumi di carburante (o di kilowattora, nel caso delle elettriche) e tanto altro ancora. Insomma, tutto quello che serve per farsi un'idea a 360 gradi della vettura selezionata.
(*Lorenzo Lucidi*)



SCELTA E CONFRONTO
Una volta nel Database, basta selezionare marca e modello desiderato. Inoltre è possibile selezionare più auto per mettere a confronto i dati.



PER APPROFONDIRE
Ecco la scheda della prova, con tutti i principali dati relativi a prestazioni, consumi e altro. Per approfondire, clicca su "vai alla prova su auto.it".

IN QUESTE PAGINE

trovate il database di *auto*, una raccolta dei rilevamenti delle vetture che sono passate sotto i ferri del nostro Centro Prove negli ultimi anni, dunque le più recenti e la maggior parte di esse ancora sul mercato. Per ogni vettura riportiamo le prestazioni più significative.

L'asterisco posto a fianco di alcuni modelli indica che le riprese sono state effettuate in Drive perché si tratta di cambio automatico. Quando è doppio significa che il tempo è effettuato con pista umida. Se invece è triplo significa che i rilevamenti sono stati fatti con pneumatici invernali. Il colore verde evidenzia le vetture elettriche poste in basso ad ogni tabella della rispettiva Casa auto.

- Velocità massima
- Accelerazione 0-100 km/h
- Accelerazione sul km da fermo
- Ripresa in V da 80 a 120 km/h (in D con cambio automatico)
- Consumo in autostrada
- Consumo in città
- Spazio di frenata da 100 km/h a 0
- Tempo sul giro della pista di handling a Balocco
- Il numero di Auto su cui è stata pubblicata la prova

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l / Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l / Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
ABARTH									
695 Biposto 1.4 Turbo 190 cv	230,6	6"45	27"04	7"31	12,704	11,609	36,3	n.r.	06/15
695 70° 1.4 180 cv	224,7	6"48	22"12	7"39	13,201	11,702	34,2	3'15"10	01/21
124	220,7	7"15	27"75	8"12	13,458	12,128	35,3	3'04"91	03/18
500e Turismo	156,9	6"72	29"06	4"66	4,456	6,745	31,3	2'22"22	09/23
ALFA ROMEO									

Giulia Quadrifoglio 2.9 V6 AT8 (provata sul n. 05-2017)

Velocità massima km/h **305,8**
Frenata *a 100 km/h* m **30,8**
Accelerazione 0-100 km/h **3"86**, 0-1000 m **21"27**
Consumo autostrada km/l **9,655**, in città km/l **6,513**
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI **2"42**
Prova di handling **2"50"21**

È la Giulia più potente, con il V6 Turbo di derivazione Ferrari da 510 cv. Tenuta di strada e motricità elevatissime. Ha stabilito il miglior tempo assoluto tra tutte le berline nella nostra pista di handling.

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l / Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l / Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Giulietta 1.6 JTDm TCT* (my 2016)	193,2	9"53	31"32	8"14	14,581	16,612	34,5	n.r.	08/16
Giulia 2.2 Turbodiesel*	228,9	7"35	28"12	5"29	16,906	14,901	34,7	3'13"18	10/16
Giulia Veloce Benzina*	241,1	5"29	25"05	3"94	12,018	9,930	34,4	2'59"68	07/19
Giulia Veloce Diesel*	225,1	6"75	27"44	5"01	15,623	12,730	34,1	3'09"89	01/18
Giulia Veloce Q2 RWD*	242,6	5"52	25"09	4"04	12,934	9,028	34,1	n.r.	10/21
Stelvio 2.2 Turbodiesel 210 cv*	217,3	6"42	27"43	4"93	13,451	10,254	33,4	3'11"55	07/17
Stelvio Quadrifoglio 2.9 V6 AT8*	282,2	3"89	22"13	2"90	7,564	5,621	33,3	2'59"08	08/18
Stelvio Estrema 280 cv*	231,6	5"79	26"05	4"41	11,295	9,125	33,7	n.r.	11/22
Stelvio Veloce 2.2 TD*	216,3	6"51	27"79	5"34	13,968	11,632	31,5	n.r.	06/23
4C 1750* (my 2018)	256,2	4"33	23"50	2"97	11,658	9,237	33,0	2'55"40	01/19
Tonale 1.5 Hybrid Veloce*	205,9	8"50	29"90	6"81	13,885	12,951	32,3	n.r.	07/22
Tonale Plug-in Hybrid Q4*	204,3	5"72	26"40	3"89	12,128	14,652	32,9	n.r.	02/23
ALPINE									
A110*	254,0	4"61	23"39	3"37	13,852	10,967	31,8	2'56"05	01/19
A110 S*	265,1	4"59	23"01	2"94	13,024	10,358	32,2	2'53"74	12/20
A110 S MY23*	264,2	4"14	22"40	2"66	12,987	11,125	34,2	2'05"89	06/23
AUDI									
A1 Sportback 1.6 TDI S tronic	195,0	9"59	31"18	7"24	16,018	17,414	36,9	n.r.	05/15
A1 Sportback 30 TFSI S Tronic*	192,3	9"29	31"16	7"04	13,746	12,897	34,0	n.r.	05/19
A1 citycarver 30 TFSI S Tronic*	191,2	9"45	31"41	7"21	14,128	13,725	33,7	n.r.	04/20
A3 Sportback 35 TDI S Tronic*	219,6	8"19	29"26	5"72	17,028	14,128	33,4	n.r.	10/20
A3 Sportback 40 TDI quattro*	239,2	6"28	28"85	4"85	16,82	14,2	33,3	n.r.	11/23
S3 Sportback*	252,1	4"46	23"37	3"56	10,854	9,024	33,3	3'00"48	09/21
RS 3 Sportback 2.5 TFSI S tronic	278,7	4"21	23"13	2"99	11,131	9,871	33,1	3'00"59	09/15
RS 3 Sportback*	288,3	3"62	21"94	2"71	10,324	9,021	31,3	2'07"14	05/22
TT 2.0 TFSI S tronic quattro (my 2014)	249,1	5"45	25"23	3"90	11,717	10,679	34,7	2'59"63	02/15
TT Coupé 45 TFSI quattro S tronic*	244,9	5"21	25"12	4"00	11,961	9,930	31,7	2'59"32	09/19
A4 Avant 2.0 TDI 190 cv S tronic*	222,1	7"39	28"25	5"51	17,131	13,309	33,2	n.r.	03/16
A4 Avant 40 TDI quattro S tronic*	225,9	6"91	28"00	5"20	14,930	11,869	33,1	n.r.	02/20
S4 Avant 3.0 TFSI quattro* (my 2016)	253,6	4"53	23"58	3"52	12,013	8,171	31,6	n.r.	01/18
RS4 Avant 2.9 TFSI quattro* (my 2018)	283,7	3"84	22"31	2"68	10,213	7,968	33,7	2'55"43	12/18
A5 2.0 TDI S tronic Sport*	234,3	7"09	27"85	5"07	17,867	13,872	32,7	n.r.	02/17
RS5 2.9 TFSI quattro*	278,5	3"71	21"67	2"33	10,841	7,513	33,0	2'51"19	02/18
A6 45 TDI (my 2018)*	244,7	6"39	26"89	5"13	13,790	10,890	32,1	n.r.	10/18
A6 Avant 50 TDI Tiptronic quattro*	254,7	5"39	25"51	4"07	13,859	9,945	31,5	n.r.	02/19
S6 3.0 V6 TDI Avant quattro*	262,8	5"06	24"46	3"77	11,127	9,735	33,0	3'00"62	06/20
RS 6 Performance *	312,6	3"16	20"49	2"40	7,154	5,127	32,4	2'03"37	02/24
A7 50 Sportback*	260,4	5"39	25"36	4"30	13,864	11,521	31,1	n.r.	07/18
A8 50 3.0 TDI quattro*	255,3	5"72	25"93	4"18	13,652	9,724	34,5	n.r.	05/18
Q2 2.0 TDI quattro S tronic*	208,8	7"58	28"73	5"38	14,325	12,701	33,1	n.r.	05/17
Q2 35 TFSI*	207,9	8"47	29"78	5"21	14,024	12,861	32,9	n.r.	08/21
SQ2 TFSI S tronic*	251,8	4"45	23"83	3"43	10,703	8,761	31,9	3'01"97	12/19
Q3 2.0 TDI quattro 184 cv* (my 2015)	219,8	7"81	29"24	5"99	13,712	14,601	36,4	n.r.	06/15
Q3 35 TFSI S tronic* (my 2018)	198,7	9"19	30"74	7"29	11,457	10,349	32,1	n.r.	04/19
Q3 Sportback 35 TDI*	197,7	9"07	30"91	7"08	13,946	12,568	32,6	n.r.	11/20
Q3 Sportback 45 TFSI e*	209,7	7"12	28"50	4"25	13,901	12,841	32,8	n.r.	11/22
RS Q3 Sportback*	265,1	4"54	23"27	3"68	9,021	7,721	33,1	n.r.	08/21
Q5 Sportback 40 TDI quattro*	219,7	7"26	28"64	5"92	12,703	10,301	31,4	n.r.	12/21
Q7 3.0 TDI Tiptronic quattro* (my 2015)	233,6	6"77	27"44	4"65	11,410	9,715	35,5	n.r.	10/15
Q7 50 TDI Tiptronic quattro*	234,2	6"96	27"53	4"90	12,107	10,012	33,0	n.r.	03/20
Q8 50 TDI Tiptronic quattro*	235,2	6"14	26"63	4"58	12,754	9,891	32,7	n.r.	02/19
RS Q8*	293,7	3"61	21"43	2"83	7,035	4,962	38,6	2'52"78	07/21
R8 Coupé V10 plus 5.2 FSI* (my 2015)	327,23	3"08	19"83	1"73	7,785	6,018	30,8	2'50"10*	10/16
e-tron Sportback 55 quattro	197,5	5"11	25"18	2"58	3,745	4,891	32,7	n.r.	09/20
RS e-tron GT	253,1	3"30	20"74	1"89	3,894	4,325	32,8	2'50"10	02/22
Q4 50 e-tron quattro S Line	183,6	5"92	26"53	3"82	4,021	5,741	33,8	n.r.	01/22
Q4 Sportback 50 e-tron	182,4	5"92	26"75	3"82	4.132	6.029	33.9	n.r.	10/22
Q4 40 e-tron	160,9	7"62	29"67	5"48	4,325	6,32	33,3	n.r.	08/23
Q8 e-tron Sportback 55	199,4	5"20	25"13	2"79	3,841	4,521	34	n.r.	01/24

M4 GTS (provata sul n. 11-2016)

Velocità massima km/h **306,2**
Frenata *a 100 km/h* m **30,8**
Accelerazione 0-100 km/h **3"83**, 0-1000 m **21"50**
Consumo autostrada km/l **10,127**, in città km/l **8,478**
Ripresa da 80 a 120 km/h in D **2"51**
Prova di handling **2'50"81**

La versione più estrema della coupé bavarese porta in dote l'inezione ad acqua e ben 500 cavalli di potenza massima. Così performante in pista, da essere a tutti gli effetti una race-car "legalizzata".

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
BMW									
116d Sport 5p Steptronic (my 2015)	194,9	10"01	31"82	10"01	17,720	15,104	36,0	n.r.	10/15
128ti*	248.6	5"80	25"29	3"60	13.12	9.867	32.8	n.r.	10/22
M135i xDrive*	252,9	4"71	24"06	3"48	12,934	9,021	33,1	n.r.	11/19
M235i xDrive Gran Coupé*	253,9	4"80	24"34	3"40	12,412	8,968	32,2	3'02"45	07/20
M2 Coupé*	273,2	4"46	23"28	2"99	11,012	9,874	32,9	n.r.	07/16
M2 Coupé Competition*	276,4	4"38	24"76	2"87	10,986	9,651	33,8	2'52"33	06/19
M2 CS	283,5	4"14	22"03	5"41	9,965	8,156	34,1	2'55"19	01/22
M2*	279,8	4"02	21"74	2"85	10,426	7,451	30,6	2'03"91	11/23
M3 Competition*	293,1	3"90	21"17	2"49	9,867	7,658	32,9	2'47"98	06/21
M3 Touring Competition*	284,3	3"52	21"17	2"53	9,741	7,12	32,2	n.r.	07/23
Z4 M40i*	261,8	4"69	23"97	2"87	10,931	8,860	31,2	2'57"20	10/19
220d Cabrio Steptronic 190 cv*	223,4	7"67	28"73	5"68	17,099	14,802	36,1	n.r.	07/15
223i Active Tourer*	235,9	6"86	27"02	4"34	13,785	10,198	34,6	n.r.	08/22
220d Gran Tourer xDrive*	216,4	7"94	29"10	6"39	14,751	11,407	35,2	n.r.	01/16
325d Gran Turismo Steptronic (my 16)*	239,3	6"59	27"24	4"96	15,012	12,548	38,7	3'11"73	08/17
320d M Sport* (my 2015)	229,9	7"55	28"43	5"49	16,547	14,041	37,1	3'15"79	10/16
330d Touring xDrive M Sport*	249,4	5"34	25"57	4"18	12,716	10,012	33,7	n.r.	02/20
330e Luxury* (my 2015)	228,8	5"71	25"44	4"01	13,730	12,121	36,1	n.r.	09/16
330i M Sport*	251,1	5"71	25"67	4"13	13,204	9,124	31,3	3'02"92	07/19
330e*	n.r.	5"76	n.r.	3"96	14,387	13,457	32,8	n.r.	09/20
420d Gran Coupé M Sport*	233,9	6"93	28"10	5"20	15,641	12,652	36,1	n.r.	03/22
M440i xDrive	254,9	4"16	22"77	2"88	10,742	8,864	32,9	n.r.	01/21
M440i xDrive Cabrio*	251,2	4"46	23"23	3"34	10,238	8,598	34,1	n.r.	11/21
M240i xDrive*	251,3	4"17	22"63	2"57	10,657	9,235	32,1	2'05"73	05/22
M440i xDrive Gran Coupé *	254,9	4"16	22"70	2"89	10,742	8,864	32,9	n.r.	06/22
530d xDrive Msport (my 2017)*	253,1	5"48	25"48	3"82	14,531	10,635	32,0	3'06"18	06/17
530d xDrive M Sport Touring*	246,9	5"61	25"97	4"25	13,201	9,981	37,9	n.r.	07/21
M5 V8* (my 2017)	304,2	3"21	20"33	2"38	9,371	6,031	31,4	2'54"58	09/18
630d GT*	249,8	6"06	26"54	4"26	14,201	11,230	32,9	n.r.	07/18
840d Coupé xDrive*	253,8	4"84	24"39	3"45	12,127	9,987	33,4	n.r.	03/19
M850i Gran Coupé xDrive*	259,7	3"84	21"85	2"55	9,145	5,354	34,5	2'56"37	08/20
730d xDrive	248,6	5"78	24"95	4"25	13,156	11,851	35,6	n.r.	04/16
X1 25d Sport xDrive* (my 2015)	231,2	6"47	26"94	5"52	14,203	12,147	34,9	n.r.	02/16
X1 xDrive 23d M Sport*	218,9	7"41	28"29	4"92	14,74	13,254	38,4	n.r.	03/23
X2 25d*	238,0	6"25	26"81	4"70	14,235	11,721	32,8	n.r.	06/18
X3 xDrive 30d Steptronic (my 2017)*	238,6	5"44	25"98	4"13	12,018	9,902	33,6	n.r.	02/18
X4 xDrive 35d Steptronic*	242,4	5"26	25"44	3"70	11,865	10,801	38,2	n.r.	03/15
X4 xDrive 20d M Sport*	206,3	7"87	29"37	6"50	14,569	11,952	34,2	n.r.	02/19
X4 M Competition*	278,6	4"06	22"22	2"91	8,401	7,141	34,0	n.r.	05/20
X5 M50d* (my 2018)	254,7	5"04	24"96	3"63	10,024	8,987	32,9	n.r.	05/19
X6 M50d* (my 2015)	250,0	5"58	25"64	3"97	10,118	10,015	38,9	n.r.	04/15
X6 M50i*	256,3	4"21	22"87	2"92	8,367	5,215	33,2	3'00"42	08/20
X7 xDrive M50d*	252,2	5"32	25"24	4"05	9,427	8,124	33,6	n.r.	03/20
XM*	272,3	3"87	21"85	2"54	8,024	5,125	34,5	n.r.	01/24
i8 Hybrid	250,5	5"05	23"96	5"59	13,216	43,171	36,1	3'05"20	01/15
iX3	181,5	6"13	26"74	3"72	4,125	5,804	35,5	n.r.	09/21
i4 M50	224	3"60	21"91	2"06	3,810	4,650	32,0	n.r.	06/22
iX M60	251,2	3"79	22"41	2"39	4,12	4,028	33,4	n.r.	12/22
BYD									
Atto 3	167,7	6"95	28"46	4"52	4,956	6,821	32,2	n.r.	12/23
Seal 3.8 AWD Excellence	189,7	3"71	23"65	2"41	4,654	6,27	32,5	n.r.	01/24
CITROËN									
C3 1.2 PureTech (my 2016)	187,2	9"32	30"94	12"17	13,324	13,812	34,3	n.r.	12/16
C3 Aircross 1.2 PureTech 110 cv*	178,1	10"67	32"81	8"85	13,012	12,963	39,3	n.r.	02/18
C4 PureTech Shine	198,6	9"46	30"93	12"54	13,842	11,95	34,1	n.r.	10/21
C4 X 1.5 BlueHDi*	198,9	9"27	30"84	6"94	18,354	16,62	34,5	n.r.	10/23
C5 Aircross BlueHDi 180 EAT8	204,6	8"52	29"92	6"20	11,965	12,530	32,8	n.r.	04/19
C5 Aircross Hybrid 225*	223,7	8"25	28"31	5"43	12,104	14,354	32,5	n.r.	02/21
C5 X*	217.9	8"24	29"23	5"63	13,541	11,956	33,2	n.r.	09/22
C5 X Hybrid 225*	235,9	7"44	27"37	4"54	15,018	14,791	33,3	n.r.	12/23
ë-C4	151,3	8"91	31"25	6"28	4,854	6,789	32,6	n.r.	12/22
CUPRA									
Ateca 2.0 TSI*	244,5	4"60	24"26	3"33	10,024	8,956	32,9	3'01"95	05/19
Formentor 2.0 TSI*	249,0	4"66	23"95	3"34	10,312	8,762	33,0	3'02"26	02/21
Formentor 2.5 TSI VZ5*	259,7	4"19	22"76	2"61	10,623	8,125	30,2	2'07"87	01/23
Formentor VZ e-Hybrid*	217,4	6"24	27"16	4"33	12,785	13,852	32,8	n.r.	09/21
Leon 1.5 hybrid DSG*	211,9	8"24	33"31	5"89	14,694	12,365	32,2	n.r.	07/23
Born	163, 9	7"09	28"73	4"61	4,167	6,257	37,3	n.r.	03/22
DS									
DS 3 Cabrio 1.2 PureTech 130	200,4	9"54	31"25	10"59	15,358	13,867	34,8	n.r.	09/16
DS 3 CrossBack 1.2 PureTech 130*	192,8	9"99	32"01	7"44	13,745	12,012	32,2	n.r.	09/19
DS 4 BlueHDI 180 cv*	207,2	8"30	29"36	5"31	15,745	12,756	34,3	n.r.	07/17
DS 4 E-Tense 225 Cross Rivoli*	231,7	7"45	25"71	4"62	12,102	11,782	33,5	n.r.	07/22
DS 7 BlueHDI 180 cv*	202,2	9"18	30"48	6"45	13,968	13,257	36,9	n.r.	06/18
DS 7 E-Tense 225 Opéra*	221,3	7"99	27"81	4"81	12,654	12,421	32,3	n.r.	12/22
DS 7 Crossback E-Tense*	n.r.	5"72	n.r.	4"10	11,028	13,358	33,3	n.r.	01/21
DS 9 Performance Line+*	230,6	8"26	28"15	5"17	13,120	12,795	32	n.r.	02/22

FERRARI

458 Italia (provata sul n. 01-2011)

Velocità massima	km/h **325,1**
Frenata	*a 100 km/h* m **31,9**
Accelerazione	0-100 km/h **3"18** 0-1000 m **19"68**
Consumo	autostrada km/l **7,318** in città km/l **4,620**
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI	**2"07**
Prova di handling	**2'43"90**

La 458 Italia è molto più performante nei confronti della versione estrema Scuderia, con un tempo fatto segnare sulla nostra pista inferiore di ben 2,4 secondi.

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
FIAT									
500e	n.r.	8"33	n.r.	6"16	4,521	8,930	32,2	n.r.	02/21
500L 1.6 MJT 120 cv Cross (my 2017)	183,7	12"23	33"87	11"50	14,652	14,856	44,1	n.r.	10/17
500X 1.6 Multijet 120 cv 4x2	191,6	10"90	32"50	12"49	15,018	16,909	36,9	n.r.	08/15
500X 2.0 Mjt 4x4 AT9*	183,5	9"87	31"47	7"80	13,704	12,015	36,3	n.r.	04/15
500X 1.0 T3 120 cv (my 2018)	187,9	10"28	32"34	14"71	11,784	11,024	38,8	n.r.	03/19
500X Dolcevita Red*	196,8	9"32	30"89	6"86	14,358	13,89	33,7	n.r.	11/22
Punto 0.9 TwinAir 5p	174,3	12"60	34"62	15"33	12,055	15,770	39,0	n.r.	08/12
Tipo 4p 1.6 Multijet	197,8	9"15	30"96	9"63	16,101	17,302	35,0	n.r.	07/16
Tipo Cross 100 cv	182,7	11"95	33"76	13"66	14,021	11,921	33,1	n.r.	11/21
600e	150,7	8"50	30"91	5"52	4,125	6,301	33,9	n.r.	02/24
FORD									
Fiesta Titanium 1.1 85 cv (my 2017)	171,1	13"08	34"90	23"49	16,731	14,561	34,5	n.r.	09/17
Fiesta ST 1.5T 200 cv	227,8	6"68	27"31	8"49	12,806	9,604	33,8	n.r.	11/18
Focus ST 2.3 Ecoboost	252,1	5"69	25"92	6"79	12,031	9,964	31,9	2'58"25	01/20
Focus RS 4x4	262,9	4"78	24"19	7"13	10,127	9,024	34,2	2'57"41	12/16
Focus 1.5 Ecoblue 120 cv*	191,1	10"10	32"01	8"23	16,457	13,748	34,0	n.r.	03/19
Mondeo Wagon 2.0 TDCi 180 cv Powershift*	209,6	8"89	29"96	6"42	15,107	11,316	34,5	n.r.	03/15
C-Max 1.5 TDCi (my 2015)	183,3	10"76	32"87	15"60	14,206	14,806	37,0	n.r.	01/16
Puma 1.0 Ecoboost Hybrid	203,7	8"33	29"55	10"79	13,337	12,658	33,1	n.r.	04/20
Kuga 2.0 TDCi Powershift (my 2016)***	199,0	8"36	29"80	6"66	12,124	10,752	41,9	n.r.	04/17
Kuga 2.5 PHEV*	201,3	8"46	29"02	5"14	13,964	16,124	31,9	n.r.	09/20
Kuga FHEV 190 cv AWD*	197,2	8"67	29"86	6"08	13,854	15,41	33,1	n.r.	12/21
Edge 2.0 TDCi*	205,1	9"06	30"48	6"95	11,684	9,127	35,4	n.r.	10/16
Mustang GT 5.0 V8 Fastback	259,2	4"94	23"65	11"70	9,592	6,933	34,6	2'59"37	12/15
Mustang Mach 1*	259,9	4"77	22"87	3"62	10,104	7,139	32,2	2'54"88	08/21
Puma ST	219,1	6"69	6"59	7"41	12,021	10,702	34,5	3'02"16	04/21
Bronco*	162,8	7"33	29"19	4"56	7,598	6,128	46,9	n.r.	02/24
Mustang Mach-E AWD	182,7	5"29	26"00	3"62	3,756	5,560	32,9	n.r.	03/21
Mustang Mach-E GT	202,7	4"06	25"00	2"47	3,254	5,210	34,8	n.r.	04/22
HONDA									
HR-V 1.6 i-DTEC	185,6	9"70	31"62	12"93	17,021	17,856	37,6	n.r.	01/17
Jazz HEV 1.5 Crosstar eCVT*	n.r.	9"17	n.r.	9"90	14,781	33,301	36,1	n.r.	11/20
Civic Type R	271,2	5"31	24"29	6"42	11,028	9,561	31,7	2'08"90	09/23
e	145,0	7"56	n.r.	5"88	4,785	5,954	31,2	n.r.	12/21

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
HYUNDAI									
i30 1.6 CRDi DCT (my 2016)*	186,9	10"59	32"46	8"55	15,236	15,324	32,2	n.r.	07/17
i30 N	250,7	6"36	25"81	7"00	10,126	8,745	33,8	3'01"79	04/18
i30 N Fastback	248,7	6"10	25"71	6"64	11,354	9,745	33,9	2'59"69	05/19
Ioniq Hybrid*	189,0	9"57	31"18	7"59	16,025	19,567	33,6	n.r.	03/17
Kona 1.0 T-GDI 120 cv	185,3	10"12	32"14	16"04	12,354	12,314	35,1	n.r.	02/18
Kona 1.6 HEV*	176,1	9"28	30"97	7"34	15,231	18,745	33,4	n.r.	01/20
Kona N*	245,8	5"53	24"98	2"92	10,952	9,521	34,2	n.r.	07/22
Kona 1.6 Hybrid*	171,8	9"53	31"21	7"89	14,235	20,651	35	n.r.	10/23
Tucson 1.6 T-GDI HEV*	201,6	6"96	27"58	4"65	10,785	16,32	34	n.r.	03/21
Ioniq EV	166,8	9"00	30"86	6"77	5,201	6,504	37,3	n.r.	08/18
Ioniq 5 AWD	186,7	4"98	25"50	3"35	4,731	6,980	32,9	n.r.	04/22
Ioniq 6 AWD Evolution	192,6	4"62	24"71	3"06	4,128	5,895	34,2	n.r.	07/23
Kona EV	172,0	7"21	28"45	4"81	3,210	5,921	36,5	n.r.	01/20
INFINITI									
Q30 2.2D DCT	213,6	7"93	29"16	5"73	13,954	16,7	34,6	n.r.	05/16
JAGUAR									
XE 2.0 D 180 cv auto*	224,0	8"72	29"60	6"11	16,512	14,612	35,3	n.r.	07/15
XF 3.0 D* (my 2015)	250,6	6"61	26"29	4"27	15,964	11,109	34,8	n.r.	01/16
XF Sportbrake 2.0D 240cv AWD*	226,1	7"31	28"17	5"27	13,217	10,604	39,4	n.r.	06/18
F-Pace SVR*	284,8	4"18	22"28	2"97	7,351	5,023	33,4	2'57"30	07/21
F-Type AWD 5.0 V8 R*	298,2	3"62	21"14	2"51	9,954	7,562	31,2	n.r.	06/20
E-Pace 2.0D 132kW*	201,7	9"08	30"80	7"53	13,875	11,171	35,7	n.r.	01/19
F-Pace 3.0D AWD First Edition*	237,3	6"63	27"03	4"83	12,987	10,357	32,4	n.r.	09/16
F-Pace P400e	241,7	5"20	24"65	3"61	4,891	5,964	38,7	-	04/22
I-Pace	201,7	4"35	23"90	2"41	3,460	4,101	34,6	n.r.	11/18
I-Pace Awd SE	200, 6	4"27	23"99	2"59	3,751	4,638	37,9	n.r.	08/21
JEEP									
Avenger 1.2 Turbo	176,8	10"62	32"78	15"49	14,230	13,310	32,2	n.r.	05/23
Renegade 2.0 MJT 140 cv 4x4	175,5	10"46	32"63	12"58	13,946	12,807	34,8	n.r.	02/15
Renegade E-hybrid*	193,5	9"58	31"52	7"18	13,489	13,85	34,2	n.r.	11/22
Compass 1.6 MJT (my 2017)	186,7	11"34	33"29	13"56	15,216	12,801	33,6	n.r.	12/17
Compass 4xe*	198,5	6"39	27"80	4"36	12,098	12,697	34,6	n.r.	02/21
Compass T4 S*	197,6	8"93	30"41	6"89	13,024	9,954	33,9	n.r.	09/21
Grand Cherokee Trackhawk*	291,7	3"63	21"58	2"71	6,759	4,856	34,0	3'05"25	10/19
Grand Cherokee 2.0 4xe*	208,3	5"67	25"70	4"02	10,105	7,428	34,4	n.r.	11/23
Renegade 4xe*	193,7	8"47	28"16	5"21	12,089	13,12	35,1	n.r.	08/21
Avenger EV	150,5	7"96	30"45	5"13	4,358	7,125	32,3	n.r.	10/23
KIA									
Picanto 1.0 T-GDI	188,7	9"13	31"02	12"53	15,378	13,731	35,1	n.r.	08/19
Proceed 1.5 Hybrid*	213,7	8"52	29"46	5"76	15,027	12,384	33,3	n.r.	07/21
Ceed 1.6 CRDi 100 kW Eco*	203,3	9"10	30"63	6"77	14,894	12,841	32,9	n.r.	03/19
Stonic 1.0 T-GDI 120 cv	187,5	9"43	31"36	13"61	12,912	12,104	34,7	n.r.	02/18
Niro Hybrid 1.6 Style*	178,8	9"45	31"23	8"17	15,897	19,984	34,0	n.r.	04/17
Niro Plug-in Hybrid 1.6 Style*	179,0	9"24	30"94	6"91	16,789	23,014	38,1	n.r.	09/18
Niro HEV*	171,5	9"71	31"33	8"37	15,954	20,357	32,8	n.r.	11/22
Sportage 1.7 CRDi	177,2	11"21	33"36	18"52	12,310	13,801	32,6	n.r.	07/16
Sportage 1.6 CRDi DCT GT-Line *	181,7	10"16	31"80	7"15	14,287	13,104	35,8	n.r.	06/22
Sportage 1.6 T-GDI PHEV*	213.5	7"43	27"89	4"93	12.354	10.894	33.8	n.r.	10/22
Sorento 2.2 CRDi 4WD* (my 2015)	202,8	9"59	30"95	6"88	9,961	11,015	36,7	n.r.	08/15
Sorento HEV 1.6 T-GDI*	191,2	8"53	29"86	5"91	9,781	10,785	32,4	n.r.	03/21
Stinger 2.2 CRDi*	219,9	8"17	29"45	6"03	14,817	12,018	33,6	n.r.	04/18
Stonic 1.0 T-GDi*	184,5	8"05	31"54	7"07	13,124	12,241	34,5	n.r.	08/21
E-Soul	n.r.	7"35	n.r.	2"10	3,970	7,180	35,4	n.r.	03/20
EV6 AWD GT-Line	189, 7	4"85	25"26	3"33	3,967	6,138	38, 9	n.r.	03/22
EV6 GT	264,3	3"51	21"57	1"92	3,354	6,056	35,2	2'05"38	06/23
e-Niro Evolution Long Range	167	6"48	n.r.	4"13	4,358	7,128	33	n.r.	04/21
e-Niro	171,3	6"98	28"14	4"21	4,562	6,728	33,3	n.r.	10/23
EV9 GT-Line	206,3	4"82	25"10	3"16	3,451	4,526	32,3	n.r.	12/23
LAMBORGHINI									
Huracán LP 640-4 Evo*	328,9	2"89	19"36	1"70	n.r.	n.r.	29,3	2'42"72	09/19
Huracán Performante*	328,3	2"81	19"09	1"54	7,277	5,697	31,0	2'38"07	11/17
Huracán Tecnica*	324,2	3"18	19"37	2"08	7,625	5,751	33,6	1'56"15	01/23
Huracán STO*	313,8	3"01	19"33	2"26	7,033	5,821	32,8	2'36"62	01/22
Aventador LP 700-4*	352,5	2"92	19"08	1"58	n.r.	n.r.	31,6	2'42"91	01/12
Aventador LP 750-4 SuperVeloce*	346,8	2"89	19"01	1"85	n.r.	n.r.	31,4	2'41"11	02/16
Aventador LP 770-4 SVJ*	352,4	2"81	18"89	1"37	n.r.	n.r.	30,8	2'41"84	09/19
Urus*	304,7	3"25	20"92	2"43	6,458	5,424	31,1	2'52"31	10/18
Urus Performante*	305,7	3"33	20"67	2"38	7,028	5,12	34,2	2'01"76	02/23
LANCIA									
Ypsilon 0.9 TwinAir metano	168,3	12"95	36"42	16"44	12,756	13,301	37,2	n.r.	04/16
LAND ROVER									
Discovery Sport 2.2 SD4 190 cv HSE	199,9	9"23	30"83	7"17	12,030	12,261	39,3	n.r.	05/15
Discovery 2.0 SD4 (my 2016)*	206,5	9"04	30"48	6"65	10,658	9,024	40,5	n.r.	07/17
Range Rover Evoque 2.0D AWD*	195,9	9"61	31"19	7"38	11,401	10,312	37,8	n.r.	11/19
Range Rover Velar 3.0 V6 SD6*	228,2	6"76	27"36	4"84	12,086	9,987	37,3	n.r.	01/18
Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid*	210,9	7"11	28"01	4"96	9,112	8,811	43,8	n.r.	11/15
Range Rover D250+*	208.3	8"21	28"77	6"26	11.945	9.324	39.8	n.r.	09/22
Range Rover Sport V8 P530*	258,1	4"86	23"79	3"11	8,354	4,521	38,9	n.r.	04/23
Defender 110*	189,6	6"30	27"23	4"42	8,342	5,631	40,3	n.r.	08/20
LEXUS									
RC 300h F-Sport*	190,5	7"85	28"63	5"75	12,311	17,731	35,4	n.r.	07/16
RC 5.0 V8 F*	277,6	4"66	23"10	3"31	10,270	6,321	34,3	3'00"62	12/18
LC 500h*	145,7	5"07	24"93	3"93	12,431	9,306	34,6	n.r.	12/17
UX 250h*	181,2	8"40	29"49	5"76	13,254	14,358	36,2	n.r.	06/19
NX Hybrid (my 2018)*	186,1	9"09	30"28	6"60	11,017	20,312	36,5	n.r.	03/18
NX 450h+ F-Sport AWD*	208,9	5"69	26"00	3"85	12,52	12,801	34,9	n.r.	06/22
RX 450h*	210,1	7"81	27"14	5"84	10,127	14,102	35,5	n.r.	04/16
RX 450h (my 2019)*	211,3	7"62	27"86	5"70	9,981	13,841	35,8	n.r.	03/20
RX 500h Turbo Hybrid*	217,1	5"73	25"66	3"81	9,354	10,920	33,7	n.r.	05/23
UX 300e Luxury	n.r.	7"21	n.r.	4"96	4,025	5,684	33,5	n.r.	01/21
MASERATI									
Ghibli Hybrid*	238,2	5"95	26"29	4"10	9,854	7,854	35,7	n.r.	03/21
Grecale Trofeo*	283.7	3"69	21"81	2"49	9,561	6,851	32,7	2'10"82	10/22
GranTurismo Trofeo*	317,3	3"56	20"89	2"31	10,989	7,912	30,3	2'03"89	09/23
Levante S*	261,9	5"28	24"57	3"78	7,856	5,814	32,9	n.r.	03/17
MC20*	327,6	2"81	19"24	2"03	8,536	6,452	31,8	2'43"19	12/21
MAZDA									
2 1.5 M Hybrid	n.r.	10"80	n.r.	28"49	15,871	14,235	35,5	n.r.	08/20
CX-3 1.5 Skyactive-D AWD	181,4	8"92	33"12	11"36	16,131	15,103	38,7	n.r.	09/15
CX-60 e-Skyactiv PHEV AWD*	201,9	6"59	26"36	4"20	10,295	11,745	32,5	n.r.	12/22
MX-5 1.5	200,3	7"49	38"77	15"69	13,710	12,709	35,4	n.r.	05/16
MX-5 RF 2.0 Skyactive	217,6	6"99	27"98	11"31	14,745	13,027	36,2	3'11"19	11/17
MERCEDES									
A 35 AMG 4Matic+ *	252,9	4"66	24"08	3"84	11,425	10,012	36,4	3'02"04	12/19
A 35 AMG Sedan*	253,9	3"66	23"95	3"66	11,984	9,984	32,7	n.r.	07/23
A 45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT *	272,8	3"92	22"09	2"98	10,985	8,254	33,8	2'51"43	04/20
A 45 S AMG*	271,3	3"84	22"16	2"94	10,812	8,964	33,8	2'06"84	12/23
A200 Premium+*	217,3	7"54	28"76	5"86	14,921	10,945	34,8	n.r.	08/23
GLE Coupé 400d 4Matic*	n.r.	5"83	n.r.	4"59	10,621	8,694	36,1	n.r.	12/20
GLA 200d (my 2017)	203,7	9"02	30"79	6"46	14,956	12,564	33,0	n.r.	01/19
GLA 200d *	207,9	8"15	29"51	6"07	14,255	12,232	34,8	n.r.	11/20
GLA 250e Hybrid Plug-in*	n.r.	7"15	n.r.	4"65	12,138	10,954	36,1	n.r.	04/21
GLC 220d 4Matic*	216,8	7"68	28"64	5"62	12,984	9,706	32,9	n.r.	03/23
GLE 350 de*	n.r.	6"80	n.r.	6"32	14,428	12,985	32,9	n.r.	10/20
C 220 CDI SW* (my 2014)	225,8	8"22	29"08	5"73	17,021	14,906	37,3	n.r.	02/15
C 220D Coupé Premium	221,4	7"25	28"27	5"56	14,897	12,954	33,9	n.r.	05/16
C 300d Mild Hybrid SW*	250,0	5"46	25"28	3"90	15,462	13,250	33,9	n.r.	02/22
C300e SW PHEV*	241.6	5"55	25"25	4"20	13.589	10.956	34.8	n.r.	10/22
C 63 AMG*	250,3	4"13	21"79	3"05	9,845	7,985	32,3	2'54"20	12/17
E 220d AMG Line SW (my 2016)***	226,1	7"06	28"36	5"54	14,012	12,003	38,5	n.r.	04/17
E Coupé 220 d 4Matic* (my 2017)	235,7	7"62	28"77	5"80	13,749	13,214	32,7	3'14"57	10/17
E Coupé 220 d 4Matic*	241,9	7"61	n.r.	5"50	12,354	10,459	36,8	n.r.	12/21
SLC 250D*	235,4	6"70	27"31	4"47	14,125	12,101	35,0	n.r.	01/17
S 400 D 4Matic Passo Lungo*	247,8	5"43	25"06	4"09	12,741	9,784	33,4	n.r.	06/21

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
AMG GT C*	309,6	3"72	20"66	2"29	7,512	6,018	33,5	2'49"93	11/19
AMG GT 4 53*	283,4	4"38	23"40	3"51	8,412	6,903	33,0	2'59"85	08/19
AMG GT Coupé4 43 4Matic*	267,2	4"87	24"40	3"99	9,954	8,026	35	2'14"01	12/22
SL 63 AMG 4M +*	312,8	3"33	20"63	2"52	8,125	5,984	34,6	n.r.	04/23
EQA 250	160,0	7"55	n.r.	5"29	3,758	5,321	35,2	n.r.	05/21
EQB 4matic Sport	159.2	7"07	28"96	4"63	3.841	4.623	42	n.r.	09/22
EQC 400 4 Matic	181,3	4"62	25"46	3"22	3,127	5,024	35,4	n.r.	07/20
EQE 350+	209,3	5"70	25"83	3"87	4,751	5,741	34,7	n.r.	11/22

MINI

5 porte Cooper D 1.5 (my 2014)	192,2	9"79	31"62	13"66	16,515	15,213	36,2	n.r.	05/15
JCW 2.0 231 cv (my 2015)	240,3	5"92	25"49	3"57	13,212	10,398	33,4	3'07"28	11/15
JCW GP*	264,7	5"06	23"65	2"91	12,127	9,351	35	3'01"09	03/21
Clubman 2.0 Cooper S	226,9	6"97	27"50	5"05	13,457	10,128	36,0	n.r.	03/16
Clubman Cooper D*	211,3	6"49	28"44	4"62	15,325	13,984	36,1	n.r.	04/22
Countryman Cooper SD All4*** (my 2017)	212,5	7"28	28"54	6"30	13,729	11,956	41,7	n.r.	05/17
Countryman S E All4* (my 2017)	192,7	6"29	28"22	4"43	11,975	13,017	36,0	n.r.	01/18
Countryman Cooper D All4*	n.r.	8"64	n.r.	6"99	14,852	13,786	34,6	n.r.	02/21
Countryman Cooper SE All4*	194,9	6"56	28"52	4"22	13,802	13,12	35,8	n.r.	09/23
Paceman 2.0 Cooper SD All4	195,9	9"75	31"14	13"82	13,107	13,215	33,0	3'16"70	08/13
Cooper SE	n.r.	7"28	n.r.	4"72	4,021	6,048	42,8	n.r.	06/20

MITSUBISHI

Outlander 2.0 PHEV	171,9	10"09	29"44	7"43	9,254	13,214	41,7	n.r.	04/16

NISSAN

Micra dCi 90 TEKNA	179,3	10"61	32"53	16"43	18,630	15,512	35,3	n.r.	06/17
Note 1.2 (my 2014)	167,5	12"57	34"56	23"93	12,018	14,901	35,0	n.r.	04/14
Juke 1.5 dCi (my 2014)	176,6	10"43	32"55	13"92	16,812	17,012	34,7	n.r.	01/15
Juke Nismo RS 1.6T X-Tronic 4WD 214 cv*	215,8	7"41	26"69	7"41	10,181	11,512	39,2	n.r.	07/15
Juke Hybrid Tekna*	173,1	9"78	31"69	7"70	13,745	19,841	33,1	n.r.	03/23
GT-R Black Edition* (my 2016)	310,2	3"18	20"18	3"64	8,833	6,796	35,0	2'49"52	05/18
Qashqai 1.5 dCi 110 cv (my 2015)	180,5	11"16	33"21	15"97	15,821	16,010	35,3	n.r.	12/15
Qashqai 1.6 dCi 2WD* (my 2017)	189,3	10"89	32"75	8"56	14,160	13,530	34,4	n.r.	11/17
Qashqai 1.3 140 cv	198,3	9"64	30"78	14"08	13,952	11,854	33,6	n.r.	01/22
Qashqai e-Power*	178,9	7"72	29"11	4"73	13,287	19,325	34,2	n.r.	02/23
X-Trail 1.6 DIG-T	197,7	9"33	30"37	16"52	12,451	10,458	36,0	n.r.	06/16
X-Trail Tekna e-Power e-4ORCE*	185,6	6"72	27"77	4"84	11,894	16,458	34,5	n.r.	04/23
Leaf 30 kWh	145,6	10"73	33"04	8"80	4,867	7,548	38,0	n.r.	11/16
Ariya 4WD	209,1	5"68	25"73	3"48	3,894	5,785	34,4	n.r.	06/23

Nissan Leaf II 40 kWh (provata sul n. 08-2018)

Velocità massima	km/h **148,5**
Frenata	*a 100 km/h* m **35,7**
Accelerazione	0-100 km/h **8"08** 0-1000 m **30"60**
Consumo	autostrada km/kWh **4,120** in città km/kWh **5,324**
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI	**5"71**

Batteria più performante per la 2° generazione dell'elettrica di Casa Nissan. Aumentano autonomia, prestazioni e versatilità della vettura. Comfort e silenziosità di marcia sono una garanzia.

OPEL

Karl 1.0	167,7	13"84	35"13	23"49	15,512	17,601	38,2	n.r.	10/15
Adam Rocks 1.0 115 cv	188,6	10"33	31"96	15"68	14,906	15,801	40,1	n.r.	06/15
Corsa 1.0 Turbo (my 2015)	194,5	10"32	32"06	17"13	14,318	14,317	37,4	n.r.	04/15
Crossland X 1.6 TD 120 cv	179,9	10"19	32"08	14"41	17,520	14,091	34,9	n.r.	10/17
Mokka X 1.6 CDTi Ecotec 4x4	187,4	9"55	31"42	12"94	16,124	13,328	35,7	n.r.	02/17
Mokka 1.2*	n.r.	8"92	n.r.	6"63	12,364	10,621	32	n.r.	06/21
Astra 1.6 CDTi 136cv	206,4	8"74	30"05	9"50	17,352	15,374	35,8	n.r.	03/16
Astra Sports Tourer Plug-in Hybrid*	224,8	7"11	27"86	5"31	13,845	14,358	32,3	n.r.	02/23
Astra GSe*	226,9	6"62	26"46	4"40	12,138	12,689	32,1	n.r.	06/23
Insignia Sports Tourer	219,6	8"44	29"65	9"45	14,416	12,051	33,1	n.r.	12/17
Insignia Grand Sport 2.0 BiTurboCDTI GSI*	225,5	7"51	28"58	5"41	12,654	11,018	31,6	n.r.	04/19
Corsa-e	150,0	7"96	n.r.	6"05	5,231	6,752	36,3	n.r.	10/20

PEUGEOT

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
208 1.2 PureTech 110 cv EAT6*	181,9	9"92	31"51	7"52	13,974	13,964	37,8	n.r.	02/16
208 GTi by Peugeot Sport	229,2	6"24	26"68	8"76	12,378	12,548	33,6	n.r.	07/16
208 GT Line PureTech 130 cv EAT8*	202,9	8"95	30"42	6"60	13,120	11,785	32,3	n.r.	05/20
2008 1.6 e-Hdi 120 cv	179,8	11"23	29"96	12"75	16,816	19,173	45,0	n.r.	08/15
2008 1.2 PureTech 110 cv EAT6* (my 2016)	181,9	10"38	32"21	9"10	13,567	13,427	43,9	n.r.	11/16
2008 BlueHDi 130 GT-Line*	n.r.	9"69	n.r.	6"94	14,964	15,368	32,5	n.r.	10/20
308 GTi by Peugeot Sport	245,9	6"08	25"53	6"92	11,589	11,358	32,4	3'01"42	05/16
308 Hybrid 225 E-AT8 GT Pack*	236,1	6"77	26"68	4"70	12,561	13,101	32,8	n.r.	03/22
308 SW BlueHDi 130*	198,6	10"36	32"28	8"08	15,103	13,954	31,9	n.r.	08/22
408 GT Hybrid*	228,6	7"43	27"56	4"91	11,984	12,569	32,5	n.r.	03/23
508 SW 2.0 HDi GT 180 cv*	213,1	8"68	30"10	6"42	14,973	11,821	35,8	n.r.	03/15
508 BlueHDi 160 GT Line* (my 2018)	223,7	8"74	29"92	6"52	13,900	13,100	32,3	n.r.	12/18
508 BlueHDi 180 GT Line* (my 2018)	227,9	8"63	29"76	6"20	13,457	12,568	33,1	n.r.	04/19
508 PSE*	251,6	5"36	24"70	3"42	11,129	12,598	32,0	n.r.	07/21
508 SW Hybrid GT*	n.r.	8"20	n.r.	5"31	13,346	11,029	33,7	n.r.	04/21
3008 2.0 BlueHDi EAT6 GT*	203,1	8"52	29"89	6"01	13,241	12,876	36,1	n.r.	04/17
5008 1.6 HDi 120 cv (my 2017)*	185,3	11"61	33"52	9"43	14,731	13,015	39,0	n.r.	08/17
e-208	150,0	8"08	n.r.	6"39	5,364	6,021	34,7	n.r.	08/20
e-2008	150,2	8"34	31"14	6"52	3,856	5,962	34,9	n.r.	02/22

POLESTAR

Polestar 2	160,9	7"23	29"83	4"36	4,852	5,786	36,2	n.r.	05/23

PORSCHE

Cayman GTS PDK*	281,2	4"61	23"06	2"85	11,117	8,087	32,0	2'55"08	01/15
Cayman GT4	290,3	4"88	22"98	7"47	9,467	9,891	30,2	2'51"78	08/15
718 Cayman S PDK*	283,7	3"80	21"93	2"65	12,214	8,841	31,2	n.r.	01/17
718 Cayman GTS PDK*	292,1	3"70	21"63	2"66	11,952	8,956	29,4	2'53"72	10/19
718 Cayman GTS*	284,3	3"75	21"57	2"54	11,2	8,697	30,8	2'05"17	10/23
911 Carrera S	300,9	3"83	21"60	2"41	10,420	8,613	31,8	n.r.	06/16
911 Carrera 4 GTS Coupé PDK*	305,8	4"06	21"91	2"43	9,512	7,412	32,4	2'52"23	04/15
911 Carrera 4 GTS Cabrio (my 2016)*	305,3	3"37	21"00	2"36	10,871	7,852	30,3	2'49"88	09/17
911 Carrera 4 GTS*	307.2	3"22	20"50	2"20	9.021	7.234	31.9	n.r.	09/22
911 Carrera 4S Cabriolet*	302,3	3"51	21"13	2"83	10,101	7,028	31,6	2'00"95	08/23
911 Turbo S Cabriolet PDK*	321,4	2"71	19"09	2"10	7,851	5,862	29,5	2'46"16	10/20
911 GT3*	312,9	3"25	20"15	2"19	8,512	6,128	32,9	2'42"58	01/22
Macan GTS*	263,1	4"19	23"30	3"15	13,701	7,912	33,3	3'00"09	10/21
Cayenne GTS*	263,2	4"22	23"32	3"05	8,501	6,521	32,0	2'57"71	09/20
Panamera Turbo*	304,9	3"59	21"16	2"59	10,354	5,312	34,2	n.r.	02/17
Taycan Turbo	269,3	2"95	19"83	1"89	4,068	4,024	32,0	2'51"22	11/20
Taycan Sport Turismo Turbo S	262,3	2"73	19"63	1"83	3,721	3,798	31	n.r.	01/23

918 Spyder (provata sul n. 6-2015)

Velocità massima	km/h **339,8**
Frenata	*a 100 km/h* m **32,0**
Accelerazione	0-100 km/h **2"53** 0-1000 m **17"75**
Consumo	dichiarato km/l **33,3** autonomia elettrica km **16/31**
Ripresa da 80 a 120 km/h in D	**1"53**
Prova di handling	**2'40"17**

Ha demolito ogni record in accelerazione, con un km da fermo impressionante e una velocità di uscita di 300 km/h. Sbalorditivi i limiti di tenuta laterale. E in più, viaggia elettrica per 30 km.

RENAULT

Clio V 1.5 dCi 85 cv	181,1	11"59	33"49	14"85	17,685	18,027	33,1	n.r.	02/20
Clio R.S. Trophy 220 cv 1.6 Turbo	234,7	6"62	26"81	4"39	10,210	9,971	33,6	n.r.	11/18
Clio E-Tech Hybrid*	n.r.	9"44	n.r.	5"91	15,120	21,230	33,4	n.r.	05/21
Captur E-Tech Hybrid 145*	175,3	9"74	31"75	7"48	14,029	16,951	33,4	n.r.	05/22
Mégane 1.6 dCi GT Line	195,1	8"44	30"28	10"39	17,633	15,658	34,7	n.r.	06/16
Mégane R.S. 280 cv 1.8 Turbo*	244,9	5"85	25"44	3"73	10,625	9,104	32,0	3'01"30	02/19
Grand Scénic dCi 160 EDC*	201,7	9"26	31"02	7"98	13,681	11,524	35,8	n.r.	03/17
Arkana Hybrid E-Tech 145 R.S. Line*	177,2	10"49	31"94	7"48	14,598	16,785	36	n.r.	10/21
Kadjar 1.5 dCi 110 cv EDC	182,6	11"97	33"59	9"28	15,374	16,145	34,5	n.r.	12/15
Espace Initiale 1.6 dCi (my 2015)	196,8	9"91	31"68	9"30	13,973	13,021	34,1	n.r.	09/15

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Austral E-Tech full hybrid*	179,2	8"26	29"48	5"17	14,156	17,645	33,8	n.r.	04/23
Zoe R135	n.r.	9"04	n.r.	6"53	4,128	7,368	33,5	n.r.	05/20
Zoe R90 FLEX ZE40	138,2	12"28	34"59	11"48	4,756	8,247	37,5	n.r.	08/17
Mégane E-Tech	164,6	6"87	28"28	4"05	4,298	5,423	34,7	n.r.	08/22

SEAT

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Ibiza 1.5 EvoTSI FR 150 cv	213,7	7"89	29"27	10"25	16,477	14,612	33,4	n.r.	09/17
Leon ST FR 1.4 e-Hybrid*	221,9	7"25	27"98	4"69	13,328	14,896	34,2	n.r.	08/22
Leon Cupra R	262,8	5"70	25"28	6"56	10,371	9,107	34,0	2'58"66	04/18
Leon 1.5 eTSI DSG FR*	n.r.	8"20	n.r.	6"32	14,438	12,985	32,9	n.r.	09/20
Ateca 2.0 TDI 4Drive	196,8	8"61	30"31	13"11	13,621	13,457	32,7	n.r.	11/16
Tarraco 2.0 TDI 150 cv	193,4	9"80	31"91	15"05	12,918	12,365	34,8	n.r.	07/19

ŠKODA

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Fabia 1.2 TSI Twin Color (my 2015)	179,7	10"23	32"24	16"13	16,120	14,318	34,7	n.r.	09/16
Fabia Wagon 1.4 TDI (my 2015)	181,0	12"01	33"85	9"80	16,971	16,896	35,0	n.r.	11/15
Fabia 1.0 TSI	189,1	10"38	32"20	15"06	15,354	13,785	33,6	n.r.	02/22
Octavia RS iV Plug-in Hybrid*	229,6	6"90	27"51	4"14	15,951	14,389	32,9	n.r.	09/21
Superb 2.0 TDI DSG 190 cv 4x4 (my 2015)	227,3	7"96	28"93	6"42	16,502	15,571	35,1	n.r.	12/15
Karoq 1.6 TDI*	179,3	11"01	32"87	8"37	15,621	13,907	33,7	n.r.	07/18
Kodiaq 2.0 TDI 190 cv DSG 4WD*	206,8	8"02	29"29	6"51	12,786	11,985	33,5	n.r.	06/17
Kodiaq 2.0 TDI 4x4*	219.7	7"55	28"75	5"58	13.189	12.038	35,0	n.r.	09/22
Enyaq iV	162,7	7"93	29"77	5"40	3,924	6,128	33,7	n.r.	10/21
Enyaq Coupé RS iV	182,1	6"04	26"81	4"04	4,025	6,025	32,7	n.r.	02/23

SMART

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Fortwo 70	148,3	14"78	36"57	31"40	12,317	18,418	37,7	n.r.	02/15
#1 Brabus	182,1	3"70	24"02	2"17	3,521	5,128	38,9	n.r.	01/24

SSANGYONG

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Tivoli 1.6 XDI	174,6	11"13	33"14	9"81	13,017	13,015	38,7	n.r.	02/16

SUBARU

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Outback 2.0D-S AWD* (my 2015)	185,8	7"93	31"92	7"93	14,018	13,616	39,0	n.r.	09/15
BRZ	215,0	7"42	27"94	12"70	11,592	12,017	37,3	3'11"01	03/18
Solterra AWD	169,3	6"55	28"08	4"44	3,56	4,921	36,9	n.r.	04/23

SUZUKI

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Ignis 1.2 Hybrid AllGrip 4WD	168,6	9"87	32"05	21"46	14,691	15,302	37,7	n.r.	05/17
Swift 1.0 Hybrid	188,3	8"96	30"52	11"27	14,867	17,984	32,7	n.r.	08/19
Vitara 1.6 DDiS AllGrip	183,6	11"46	32"82	11"46	16,577	17,872	37,6	n.r.	07/15
Vitara S 1.4 140 cv	203,9	8"49	29"82	12"00	13,407	12,501	34,7	n.r.	03/16
S-Cross BoosterJet 1.0	182,2	10"14	31"70	13"87	16,417	14,812	34,8	n.r.	12/16
Across Plug-in Hybrid 2.5*	189,9	5"78	25"94	3"80	12,245	13,100	39,4	n.r.	11/21

TESLA

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Model 3 Long Range AWD	231,6	4"49	23"33	2"36	3,111	3,301	34,1	n.r.	02/20
Model 3 Standard Range	226,1	5"54	24"94	2"92	4,484	4,935	33,1	n.r.	07/21
Model X 100D	243,7	5"04	24"33	2"79	4,891	5,964	33,6	n.r.	11/17
Model Y Performance	249,5	4"06	23"00	2"23	4,028	6, 021	32,7	n.r.	07/22
Model Y RWD	218,9	6"35	26"07	3"18	5,641	6,924	33,0	n.r.	08/23
Model S Plaid	264,5	2"41	17"91	1"06	4,048	4,807	32,8	n.r.	03/23

TOYOTA

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Aygo X 1.0*	152,2	13"52	35"77	12"00	15,745	17,23	32,9	n.r.	01/23
Yaris 1.5 5p (my 2017)	170,3	9"93	32"00	25"39	15,746	14,125	33,6	n.r.	08/17
Yaris GRMN	227,3	6"34	27"51	9"79	10,523	10,425	35,3	n.r.	11/18
Yaris Hybrid 1.5*	176,4	9"27	30"98	6"87	16,387	20,784	34,5	n.r.	12/20
Yaris GR	228,1	5"34	24"69	7"17	11,320	10,732	32,4	2'55"67	05/21
Yaris Cross*	171,2	10"05	32"03	8"04	15,896	19,984	33,5	n.r.	09/21
C-HR*	172,4	11"06	33"03	8"59	16,127	18,743	33,8	n.r.	02/17
C-HR 2.0 Hybrid*	181,7	9"97	28"98	5"52	15,168	20,245	34,1	n.r.	08/21
Prius 1.8 H ECVT*	183,4	10"25	31"81	8"06	16,452	25,902	34,2	n.r.	06/16
Corolla 2.0 Hybrid*	186,7	7"68	28"67	5"50	14,751	19,967	34,8	n.r.	11/19
RAV4 2.5 HV 218 cv*	188,3	8"48	29"28	5"50	13,742	15,749	37,1	n.r.	12/19
RAV4 2.5 PHEV*	191,2	5"66	25"89	3"75	12,758	12,981	37,5	n.r.	11/21
GR86	228,3	5"87	25"76	9"19	11,957	9,954	33,7	2'11"52	05/23
Supra GR 3.0*	261,0	4"52	23"32	2"81	10,679	8,357	32,3	2'54"87	12/20

VOLKSWAGEN

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Polo GTI 3p (my 2015)	231,6	6"57	26"76	7"20	13,710	12,102	35,7	n.r.	07/16
Polo GTI (my 2017)*	231,9	5"97	26"40	4"14	13,421	11,235	32,9	n.r.	11/18
Polo 1.0 TSI Life	190,0	10"39	32"47	14"95	15,42	13,964	34,0	n.r.	04/22
Golf VII 1.0 TSI (my 2017)	190,06	9"45	31"25	12"82	15,864	13,856	36,3	n.r.	05/18
Golf VII GTE 1.4 TSI Plug-In Hybrid	222,9	7"87	28"55	4"70	13,015	12,021	36,1	n.r.	07/15
Golf VII 2.0 TDI GTD DSG 5p (my 2017)*	227,2	7"40	28"81	5"41	16,697	12,961	33,1	n.r.	09/17
Golf VIII 2.0 TDI 150 cv DSG*	224,5	7"85	28"86	5"92	17,981	14,961	32,8	n.r.	07/20
Golf GTI *	249,6	5"74	25"21	4"23	12,189	9,841	32,8	n.r.	03/22
Golf GTD 40*	243,8	7"01	27"36	4"35	15,824	13,024	33,9	n.r.	03/22
Passat Variant 2.0 TDI 150 cv DSG*(my 2015)	207,0	9"40	30"89	6"68	15,961	15,611	35,6	n.r.	05/15
T-Cross 1.0 TSI*	189,7	10"10	31"76	7"01	14,842	12,937	34,0	n.r.	08/19
T-ROC 1.0 TSI	183,1	9"70	31"70	14"69	13,210	13,021	34,3	n.r.	05/18
Taigo 1.0 TSI*	192,2	10"58	32"12	7"07	14,231	13,124	32,9	n.r.	07/22
Tiguan 2.0 TDI* (my 2016)	198,7	9"07	30"69	7"81	14,821	13,605	34,5	n.r.	07/16
Tiguan 1.5 TSI*	n.r.	9"22	n.r.	6"75	13,056	10,028	34,9	n.r.	04/21
Touareg 3.0 V6 TDI 210 kW* (my 2018)	239,4	6"04	25"78	4"58	12,315	9,012	34,3	n.r.	01/19
ID.3 1st Ed. max	n.r.	7"15	n.r.	5"10	4,521	6,821	33,1	n.r.	01/21
ID.4 204 cv	162, 9	8"14	29"98	5"44	4,082	6,023	33,5	n.r.	11/21
ID.4 GTX	181,3	5"90	26"61	3"77	3,289	5,356	34,9	n.r.	05/22
ID.5 Pro	163,1	7"73	29"58	5"39	4,851	6,238	33,0	n.r.	08/23
ID.Buzz	147,2	8"83	31"60	6"73	3,568	5,235	32,4	n.r.	11/23
Volkswagen e-up!	n.r.	11"15	n.r.	9"27	5,169	8,651	34,2	n.r.	04/20

Golf GTI Clubsport (provata sul n. 01-2017)

Velocità massima	km/h **247,9**
Frenata	*a 100 km/h* m **32,6**
Accelerazione	0-100 km/h **5"82**
	0-1000 m **25"19**
Consumo autostrada km/l	**11,503**
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI	**3"44**
Prova di handling	**n.r.**

Quarant'anni e non sentirli. La Golf GTI celebra l'anniversario con un'edizione speciale: la Clubsport. La potenza del 2.0 TSI sale a quota 265 cavalli.

VOLVO

Modello	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Cons. autostrada km/l Cons. autostrada km/kWh	Cons. in città km/l Cons. in città km/kWh	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
V60 2.0 D4 Drive-E 190 cv Cross Country	214,7	8"09	29"07	5"82	14,318	11,716	34,7	n.r.	12/15
V60 T6 AWD*	182,5	5"44	25"93	3"61	10,630	9,97	33,8	n.r.	05/21
V90 D4*	219,0	7"86	29"05	6"19	13,984	10,784	32,8	n.r.	12/16
XC40 D4*	210,7	7"84	29"28	6"21	13,124	10,560	32,7	n.r.	06/18
XC40 Recharge Plug-in	184,7	6"78	27"88	5"10	11,964	10,562	34,7	n.r.	11/20
XC60 D5 AWD Geartronic* (my 2017)	221,4	7"49	28"34	5"58	13,365	10,471	33,2	n.r.	10/17
XC60 T6 Recharge plug-in Hybrid AWD*	181,8	5"32	25"61	3"70	9,891	10,697	32,9	n.r.	05/21
XC70 D5 AWD 215 cv	214,9	8"49	29"26	5"85	12,121	11,701	38,3	n.r.	02/12
XC90 D5 2.0d AWD Geartronic (my 2015)	224,7	8"85	29"94	6"08	12,520	11,312	37,0	n.r.	10/15
XC90 B5 D AWD*	214,9	7"81	29"10	6"23	11,127	9,741	33,2	n.r.	03/20
XC60 T8 AWD*	182,8	5"33	25"63	3"57	9,412	9,12	31,8	n.r.	05/22
C40 Recharge	184,2	4"59	24"83	7"34	3,561	4,325	33,5	n.r.	06/22
XC40 recharge P8	180	4"51	n.r.	2"57	3,028	5,027	32,8	n.r.	06/21
EX30 Extended Range	182,3	5"10	25"74	3"24	4,502	5,841	33,3	n.r.	02/24

PREZZI

IL LISTINO COMPLETO CON TUTTE LE AUTO NUOVE SUL MERCATO

Sempre più ricco di modelli il mercato delle auto nuove è in continua evoluzione e noi di Auto ogni mese lo aggiorniamo con il supporto dei dati forniti dalla società Jato Dynamics Limited, la stessa che utilizzano i costruttori per tenere monitorato il mercato e decidere a che valore immettere in vendita i loro modelli.

COME CONSULTARE IL LISTINO I prezzi che trovate nelle pagine successive sono “chiavi in mano”: rappresentano i costi di acquisto effettivi di ogni vettura; nelle nostre quotazioni sono comprese le spese di trasporto, immatricolazione o preconsegna. È invece esclusa l’I.P.T. (vedi testo).

EQUIPAGGIAMENTI Le cinque colonne a sfondo bianco, nella parte destra di ogni tabella, indicano la presenza nell’equipaggiamento di serie di dotazioni particolarmente qualificanti. Il climatizzatore ha le sue tipologie: **M** identifica la presenza di un climatizzatore manuale, **A** indica il climatizzatore automatico, **A2** identifica il climatizzatore automatico con regolazione separata della temperatura fra lato guida e passeggero, **A3** è un A2 con in più la regolazione per i passeggeri posteriori ed in ultimo, **A4** è un A2 con la regolazione separata fra lato sinistro e destro dei passeggeri posteriori. Altre dotazioni: navigatore satellitare, bluetooth, fari (“X” quelli allo Xeno, “L” i Led) e sensori di parcheggio.

CONSUMI Forniti dalle Case, come tutti gli altri dati presenti nei listini. Il ciclo combinato viene calcolato considerando il 36,8% del ciclo urbano e il 63,2% del ciclo extraurbano, nel caso di vetture con alimentazione a metano il consumo è da intendersi in km per chilo.

ALIMENTAZIONE È sicuramente quella più ricca di novità con l’arrivo delle diverse ibridizzazioni. Ai tradizionali benzina e diesel, rispettivamente indicati con le lettere **B** e **D**, troverete anche le seguenti abbreviazioni.**FCEV:** celle a combustibile; **HB**: hybrid benzina; **HD**: hybrid diesel; **I**: Idrogeno; **MHD**: mild-hybrid diesel; **MHB**: mild-hybrid benzina; **PHB**: hybrid plug-in benzina; **PHD**: hybrid plug-in diesel; **GB**: GPL benzina; **MB**: metano benzina.

LISTINO AUTO ELETTRICHE La capacità delle batterie è espressa in kWh mentre il tempo di ricarica viene indicato in frazioni di ora. Per quanto riguarda la ricarica, viene utilizzata la FAST, nel caso di Wallbox è indicato con un asterisco *, mentre sono due gli asterischi **nel caso di utilizzo di un apparato di ricarica domestica. È anche specificata la quantità di motori installati sull’autovettura e il tipo di alimentazione: E sta per elettrica, FCEV per fuel cell. Il consumo combinato è espresso in Wh/km, mentre infine l’autonomia è indicata in km.

BOLLI Alla colonna "Potenza" riportiamo, oltre al valore in cavalli, quello in kilowatt, per consentire il calcolo dei bolli. L’importo varia in base alla classe di emissione e alla potenza del vostro veicolo, come da tabella. Oltre la soglia dei 185 kW va pagato un superbollo, nella misura di 20 euro per ogni kW eccedente, questa addizionale viene ridotta a 12 euro dopo i cinque anni dalla data d’immatricolazione dell’auto, per passare a 6 euro dopo dieci anni e a 3 euro dopo quindici anni, non è più dovuta dopo i venti anni. Le vetture a trazione elettriche sono esenti dal bollo per i primi cinque anni. Alle regioni è concessa la possibilità di variare la tariffa base sino ad un massimo del 10%.

IMPORTO BOLLO PER KILOWATT

Classe di emissione	Fino a 100kW	Oltre 100kW
Euro 0	3,00 euro	4,50 euro
Euro 1	2,90 euro	4,35 euro
Euro 2	2,80 euro	4,20 euro
Euro 3	2,70 euro	4,05 euro
Euro 4/5/6	2,58 euro	3,87 euro

CRASH TEST Le prove sono svolte da EuroNCAP, il consorzio che svolge test specifici sulla sicurezza delle auto. Dal 2009 l’ente ha introdotto la voce Globale espressa con le stelle da 1 a 5 che rappresenta il valore principale, mentre per le restanti (adulti, bambini, pedoni e sicurezza) i dati sono in percentuale.

GLOBALE ★★★★★ | ADULTI % | BAMBINI % | PEDONI % | SICUREZZA %

SICUREZZA Tiene in considerazione la presenza nella dotazione di serie di dispositivi atti alla sicurezza quali: controllo elettronico di stabilità, limitatore di velocità ecc. Euroncap, ove richiesto dalle case automobilistiche, fornisce un dual rating, cioè un test con le dotazioni per la sicurezza di serie ed un secondo test con tutte le dotazioni per la sicurezza disponibili anche se a pagamento. I dati inseriti nel listino sono quelli del primo caso, cioè la versione con le dotazioni di serie.

IMPOSTA PROVINCIALE DI TRASCRIZIONE L'Imposta Provinciale di Trascrizione più nota come IPT ha una quota fissa sino a 53kW di potenza, che va da 151 euro a 196 euro a seconda delle provincie, oltre tale potenza si paga una maggiorazione che va da 3,51 euro a 4,56 euro per kW di potenza sempre in base alla provincia di appartenenza, qui di seguito l'elenco delle varie provincie ed i loro importi:
Maggiorazione del 30% (4,56 euro per kW) nelle province di: Agrigento, Alessandria, Ancona, Ascoli Piceno, Asti, Barletta-Adria-Trani, Belluno, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Brindisi, Cagliari, Caltanisetta, Campobasso, Caserta, Catania, Catanzaro, Chieti, Como, Cosenza, Cremona, Cuneo, Enna, Firenze, Fermo, Foggia, Forlì-Cesena, Frosinone, Genova, Gorizia, Imperia, Isernia, L'Aquila, La Spezia, Lecco, Livorno, Lodi, Lucca, Macerata, Mantova, Massa-Carrara, Medio Campidano, Messina, Milano, Modena, Monza-Brianza, Napoli, Novara, Nuoro, Olgiastra, Olbia-Tempio, Oristano, Padova, Palermo, Parma, Pavia, Perugia, Pesaro-Urbino, Piacenza, Pisa, Pistoia, Potenza, Prato, Ravenna, Reggio Calabria, Rieti, Rimini, Roma, Rovigo, Salerno, Sassari, Savona, Siena, Taranto, Teramo, Terni, Torino, Trapani, Treviso, Varese, Venezia, Verbania, Vercelli, Verona, Vibo Valentia, Viterbo. **Maggiorazione del 25% (4,39 euro per kW) nelle province di:** Crotone, Ferrara, Sondrio. **Maggiorazione del 20% (4,21 euro per kW) nelle province di:** Arezzo, Avellino, Bari, Benevento, Carbonia, Grosseto, Latina, Lecce, Pescara, Pordenone, Reggio Emilia, Siracusa, Trieste, Udine, Vicenza. **Maggiorazione del 15% (4,04 euro per kW) nelle province di:** Ragusa. **Maggiorazione del 10% (3,86 euro per kW) nelle province di:** Matera. **Nessuna maggiorazione (3,51 euro per kW) nelle provincie di:** Aosta, Bolzano, Trento.

INCENTIVI Dal tavolo automotive promesso dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, sono arrivate importanti novità sul fronte Ecobonus. Come già anticipato dalle indiscrezioni, sono aumentati i fondi a disposizione perché ai 610 milioni già stanziati dal "Decreto sugli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti", si aggiungono per il 2024 i 330 milioni non utilizzati nel 2022, più 10 avanzati dal 2023. Dunque, dei 950 milioni complessivi, 793 sono destinati all'acquisto di auto nuove, 20 all'usato e, per completezza di informazioni, 35 a ciclomotori e motocicli, 53 a veicoli commerciali leggeri e 50 al noleggio a lungo termine. L'approfondimento e lo schema completo è a alle pagine 10 e 11 di questo numero, inoltre vi rimandiamo al nostro sito, utilizzando il QR Code di questa pagina, per rimanere aggiornati in tempo reale.





Per consultare i listini completi apri il menù dell'app e clicca sulla voce "Listini Auto".



RUN ROME acea THE MARATHON ROMA CAPITALE

ROMA

17 MARZO 2024

CORRI PER LA SOLIDARIETÀ

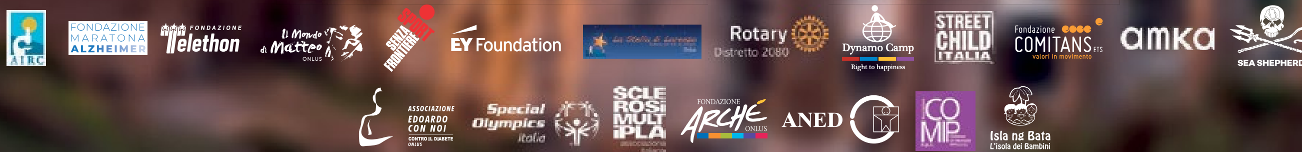
ISCRIVITI SU RUNROMETHEMARATHON.COM/STAFFETTA
E VINCI CON IL TUO TEAM!

ACEA RUN4ROME RELAY RACE
#runforwater

acea



CREA IL TUO TEAM VINCENTE CON UNA ONLUS



TITLE SPONSOR: acea
TECHNICAL SPONSOR: joma
MAIN SPONSOR: HONDA, ProAction, GoldBet live, MASSIGEN, DELTA

OFFICIAL RADIO: Radio 105
OFFICIAL SPONSOR: gima caffè, ADR e-move, FERCAM, cisalfa

OFFICIAL SUPPLIER: HONDA, OMNIA, nuncas, L'IGIENE URBANA EVOLUTION, ticketmaster, CRICH, Dole, GIELLE, 100%

POWERED BY: infront, Corriere dello Sport, Italia Marathon Club

PARTNER: REGIONE LAZIO, Circularity, RINA, atletica italiana, BMW BERLIN MARATHON, ABBOTT WORLD MARATHON MAJORS